



**Politecnico
di Torino**

Corso di Laurea Magistrale in
Pianificazione Territoriale, Urbanistica e Paesaggistico-Ambientale

A.A. 2024/2025

Sessione di Laurea dicembre 2024

L'urbanistica della neve

I casi delle stazioni sciistiche di Artesina, Prato Nevoso,
St. Gr e e Garessio – valle dei Castori

Relatore:

prof. Longhi Andrea

Candidato:

Stella Fabio

È stato un lungo lavoro di quasi tre anni, realizzato solo grazie all'affetto verso un luogo che considero come il più bello: il monregalese. Sono state tantissime le persone che mi hanno aiutato a trovare materiale, raccontandomi la loro esperienza, mostrandomi le loro foto e facendomi vivere per qualche momento in anni che non ho mai vissuto.

Grazie ad Antonio Bodrone per la sua testimonianza storica.

Grazie a Tiziana Tassone per la sua ospitalità e gentilezza.

Grazie a Paolo Modena per avermi parlato della sua esperienza e per aver inconsciamente fatto parte alla creazione di un luogo speciale.

Grazie a Jacopo Galfrè e Mario Aimar per la loro immensa conoscenza sul tema sci e impianti a fune.

Grazie a Sergio Piazza per le sue ricerche e per le sue lezioni storiche.

Grazie a Mattia Salvi ed Irene per darmi ogni volta la possibilità di vedere quello splendore di Villa Agorà.

Grazie ad Artesina SPA, nel nome di Fiorenza Palmieri ed Adriano Conti.

Grazie a Danilo Armano per aver fatto di tutto per farmi conoscere al meglio Garesio.

Grazie ai tecnici Massimo Resio (comune di Garesio), Mario Turco (comune di Frabosa Sottana) e Gian Marco Maestro (comune di Viola) per avermi permesso di consultare la mole incredibile di documenti che sono contenuti negli archivi.

Grazie all'architetto Gianluca Cosmacini che mi ha raccontato della sua esperienza nello studio di un architetto come Jaretti, e alla figlia dello stesso architetto, Donata Jaretti, per la sua gentilezza e disponibilità nell'aiutarmi a ripercorrere la storia di Valcasotto.

Grazie all'architetto Enrica Bodrato per avermi aiutato nella ricerca all'interno dell'archivio di Jaretti del Politecnico di Torino.

Grazie all'ingegnere Massimiliano Comino, perché è stato disponibile e gentilissimo mostrandomi tutti i vari documenti che negli anni è riuscito a raccogliere sui vari condomini.

Grazie a Lorenzo Tortarolo che in alcune chiamate ha saputo raccontarmi la St. Grée dal punto di vista di uno che l'ha direttamente costruita.

Invece, grazie ad Angela, Roberta Boggi, la signora Lia con sua nipote e tutte quelle persone che in un modo o nell'altro hanno condiviso la loro storia ed esperienza sui gruppi Whatsapp e Facebook, rendendomi partecipe dei loro racconti e ricordi.

Grazie al professor Andrea Longhi perché in questi tre anni mi ha aiutato e aspettato per la stesura di questo testo.

Grazie alla famiglia e agli amici che mi sopportano per tutte le volte che parlo dello sci e dei miei amatissimi "ecomostri".

Grazie a Tini che mi ha sempre ascoltato, sopportato, accompagnato in tutte le varie uscite per montagna, per impianti e per posti belli.

INDICE

1. INTRODUZIONE	5
2. LO SVILUPPO DELLE STAZIONI SCIISTICHE – DAL XIX SECOLO AD OGGI	6
2.1. LE STAZIONI SCIISTICHE IN PIEMONTE	9
2.2. LE STAZIONI SCIISTICHE IN PROVINCIA DI CUNEO	11
3. CASI STUDIO: LE STAZIONI DI ARTESINA, PRATO NEVOSO, ST. GRÉÉ E GARESSIO – VALLE DEI CASTORI	16
3.1. LA QUATTRO STAZIONI SCIISTICHE	17
3.1.1. CARTOGRAFIA DELLE STAZIONI DEL MONREGALESE	19
3.1.2. LE FONTI DELLA RICERCA	22
3.2. ARTESINA	25
3.2.1. CARTOGRAFIA DEGLI IMMOBILI DELLA LOCALITÀ	26
3.2.2. CARTOGRAFIA DEGLI IMPIANTI SCIISTICI DELLA LOCALITÀ	28
3.2.3. LA NASCITA – I PERSONAGGI E IL LUOGO	30
3.2.4. ANNI SESSANTA – LO SVILUPPO E I NUOVI IMPRENDITORI	33
3.2.5. ANNI SETTANTA E OTTANTA – COSTRUZIONE ED EVOLUZIONE	42
3.2.6. ANNI NOVANTA – CRISI CLIMATICA E MONDOLÈ SKI	48
3.2.7. ANNI DUEMILA – NUOVO P.R.G. E SVILUPPI FUTURI	50
3.2.8. REPORTAGE FOTOGRAFICO	53
3.3. PRATO NEVOSO	61
3.3.1. CARTOGRAFIA DEGLI IMMOBILI DELLA LOCALITÀ	62
3.3.2. CARTOGRAFIA DEGLI IMPIANTI SCIISTICI DELLA LOCALITÀ	65
3.3.3. ANNI SESSANTA – LA NASCITA DELLA CONCA	67
3.3.4. ANNI SETTANTA E OTTANTA – LO SVILUPPO DELLA STAZIONE	78
3.3.5. ANNI NOVANTA – CAMBIAMENTO CLIMATICO E GESTIONALE	85
3.3.6. ANNI DUEMILA – LA NUOVA PRATO NEVOSO	88
3.3.7. REPORTAGE FOTOGRAFICO	91
3.4. ST. GRÉÉ	97
3.4.1. CARTOGRAFIA DEGLI IMMOBILI DELLA LOCALITÀ	98
3.4.2. CARTOGRAFIA DEGLI IMPIANTI SCIISTICI DELLA LOCALITÀ	100
3.4.3. ANNI SESSANTA – LA SCOPERTA DEL LUOGO E LA NASCITA	102
3.4.4. ANNI SETTANTA – LA NEVE E L'URBANISTICA DI FEDRIANI	107
3.4.5. ANNI OTTANTA – LA FINE DI FEDRIANI E L'INIZIO DI PICCIOTTO	116
3.4.6. ANNI NOVANTA – LA FINE DELLA STAZIONE	121

3.4.7.	ANNI DUEMILA – LA RINASCITA	123
3.4.8.	REPORTAGE FOTOGRAFICO	127
3.5.	GARESSIO – VALLE DEI CASTORI	135
3.5.1.	CARTOGRAFIA DEGLI IMMOBILI DELLA LOCALITÀ	136
3.5.2.	CARTOGRAFIA DEGLI IMPIANTI SCIISTICI DELLA LOCALITÀ	138
3.5.3.	ANNI SESSANTA – L'ING. PIETRAFRACCIA E LA NASCITA	140
3.5.4.	ANNI SETTANTA – LO SVILUPPO DI JARETTI E MANOLINO	143
3.5.5.	ANNI OTTANTA E NOVANTA – LA GESTIONE FERROVIE TORINO NORD	152
3.5.6.	ANNI DUEMILA – CAMBIAMENTO CLIMATICO E NUOVE GESTIONI	161
3.5.7.	REPORTAGE FOTOGRAFICO	163
4.	CONCLUSIONI	168
5.	BIBLIOGRAFIA	172

1. INTRODUZIONE

Viaggiando tra le Alpi spesso capita di incorrere in manufatti di recente realizzazione che vengono additati dall'opinione pubblica come "ecomostri". Tendenzialmente sono edifici di una certa dimensione, tenuti in condizioni discrete o talvolta pessime, con superfetazioni spesso non regolamentate e soprattutto rapportate con il territorio in maniera non ottimale. Questo è dovuto ad un'urbanizzazione avvenuta a partire dal secondo Dopoguerra e che spesso ha avuto come attori molteplici imprese edili e agenzie immobiliari che avevano l'obiettivo unico di vendere più appartamenti possibili. Ciò ha implicato che in molte località dell'arco alpino siano stati costruiti condomini che spesso avevano poco a che fare con le tipicità architettoniche del luogo e che mal si integrano con il paesaggio circostante.

Nonostante ciò, in alcuni e rari casi lo sviluppo è stato controllato o per lo meno programmato. I casi in cui è stato controllato si possono trovare principalmente in Trentino – Alto Adige, dove l'urbanizzazione è stata moderata. Invece, sono i casi in cui lo sviluppo è stato programmato, spesso da un solo operatore, che si vogliono approfondire in questo elaborato.

Come enunciato all'inizio di questo paragrafo, molto spesso gli edifici vengono additati come "ecomostri", soprattutto se in stato di abbandono. Lo scarso interesse e la poca sensibilità verso questo tipo di architettura portano ad un mancato approfondimento del tema, il quale necessiterebbe ricerche mirate ad ogni tipo di intervento per comprendere i motivi che sono alla base di esso. Inoltre, essendo edifici di almeno cinquant'anni di età, molte loro componenti sono ormai datate e non adeguate agli standard ambientali e di comfort attualmente richiesti. Nei casi in cui gli edifici siano stati sottoposti ad interventi di restauro si è sovente perso l'aspetto originale per adattarle alle esigenze attuali, sia in termini ambientali che estetici.

Difatti, la tesi si focalizzerà sul basso Piemonte, in un luogo in cui quattro stazioni sciistiche, seppur con storie diverse tra loro, sono nate negli stessi anni e hanno alcune somiglianze tecniche e urbanistiche. Il Monregalese, area d'esame, è stata spesso ignorata dalla bibliografia che tratta questa tipologia di argomento, focalizzandosi prevalentemente sulle stazioni della Città Metropolitana di Torino e della Valle D'Aosta.

Il seguente lavoro vuole ricostruire la storia di Artesina, Prato Nevoso, St. Grée e Garessio – Valle dei Castori, analizzandola i vari documenti e progetti storici che hanno permesso la loro costruzione e sviluppo. Viene data importanza anche ai nomi di chi ha lavorato alla nascita degli impianti e, dove possibile, anche degli edifici. Infatti, gli architetti e ingegneri che hanno progettato tali complessi non figurano sulla bibliografia del tema, dato che non si tratta di architetture "d'autore". La storia piuttosto "recente" ha permesso di ricostruire i loro sviluppi non solo tramite la ricerca d'archivio, ma anche tramite le persone che hanno direttamente o indirettamente contribuito alla nascita delle stazioni.

Dunque, il lavoro si focalizzerà su dare una storia, un nome e un perché a quegli edifici che posseggono caratteristiche uniche e particolari, e che uniti ad altri hanno contribuito a rendere lo sci uno sport largamente amato dalla comunità.

2. LO SVILUPPO DELLE STAZIONI SCIISTICHE – DAL XIX SECOLO AD OGGI

La storia dello sci¹ è alquanto antica, dato che le sue origini si ritrovano nella Scandinavia del 2000 Avanti Cristo. Gli sci venivano usati per vari scopi, sia per il normale spostamento di merci e persone che, come accadde nel Medioevo in Norvegia, per far spostare le truppe nella Battaglia di Oslo. Solo dalla metà del XX Secolo l'uomo ha iniziato a legare l'attività dello sci al divertimento e alla possibilità di utilizzare i pendii alpini non solo per l'alpeggio ma anche come un luogo di villeggiatura. Nascono così le prime località in cui vengono costruite ville e palazzine per la nobiltà che iniziava ad appassionarsi al soggiorno in quota. Tra gli anni Venti e Trenta fanno comparsa i primi impianti a fune come slittovie, manovie e, più raramente, funivie. Solo nel Secondo Dopoguerra lo sci conosce la risalita tramite gli skilift e le seggiovie, per poi arrivare negli anni Sessanta ad avere le più comode cabinovie.

Fu dopo gli anni Quaranta che le Alpi che, influenzate anch'esse dal boom economico, iniziarono a essere interessate dal fenomeno dell'urbanizzazione. Oltre ai primi impianti vennero costruiti i centri che avrebbero accolto gli sciatori e i turisti. I luoghi variavano di valle in valle, dunque ogni stazione aveva il suo modo di svilupparsi, di disporre il centro e i relativi servizi. Le stazioni che ancora oggi fanno da capofila nel panorama sciistico nascono in quegli anni, come Cervinia e Sestriere. La prima, posta nel comune di Valtournanche (Aosta), venne pensata nel piano regolatore della Valle d'Aosta², a firma di vari architetti importanti dell'epoca e sotto la volontà dell'ingegner Adriano Olivetti. Oltre a Cervinia viene ipotizzata la creazione di altre due stazioni, una a Pila, esattamente sopra ad Aosta, e l'altra a Courmayeur/La Thuile. Esse nasceranno solo nel Dopoguerra, e come buona parte degli immobili vennero realizzati tra gli anni Sessanta e Ottanta. Si tratta spesso di condomini di varie dimensioni e forma, ma uniti da un unico filo conduttore: essere seconde case. Nacque dunque il fenomeno delle seconde case, ovvero mono, bi o trilocali (in certi casi anche residenze uni o plurifamiliari) che non vengono utilizzati come residenza fissa, ma solo nei fine settimana e nelle vacanze estive/invernali. Questa edificazione di massa in montagna portò a costruire interi villaggi dove prima esistevano solo malghe e pascoli incontaminati. Oltre agli edifici vennero costruite le relative infrastrutture, come strade, fogne e rete elettrica per il normale funzionamento.

Subito dopo la fine dell'ultima guerra mondiale anche le Alpi francesi videro la nascita dei primi grandi comprensori come Courchevel, Val Thorens, La Flaine e Avoriaz³. Le stazioni d'oltralpe erano spesso caratterizzate dalla progettazione da parte di un unico promotore aiutato economicamente dall'amministrazione regionale che aveva intenzione di risollevarne aree a rischio di depressione. La loro unicità non sta solo nella tipologia urbanistica di progettazione, ma soprattutto nelle scelte stilistiche utilizzate per realizzare i complessi: stazioni come La Flaine, realizzata dall'architetto Marcel Breuer, si caratterizza per la scelta di cemento armato a vista nei vari condomini; mentre a Les Arcs, progettata dall'architetto Charlotte Perriand, si propongono forme più stravaganti di architettura alpina⁴. Spesso il nome che stava dietro a questi progetti era quello dell'urbanista Laurent Chappis, di Aix-Les-Bains. La sua esperienza nel settore, iniziata con Courchevel, ha fatto sì che spesso venisse interpellato per la progettazione o consulenza di comprensori sciistici francesi e non solo. In ogni caso, lo sviluppo delle

¹ Buona parte delle informazioni di tipo tecnico e storico vengono in gran parte riprese dal volume di Bartaletti Fabrizio (1994) *Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi Italiane*, Pàtron

² Olivetti A. (1943), *Studi e proposte preliminari per il Piano regolatore della Valle d'Aosta*, Nuove Edizioni

³ De Rossi A. (2016), *La costruzione delle Alpi: il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donzelli editore

⁴ Il complesso di Les Arcs è considerato come uno dei migliori esempi dell'architettura moderna alpina in quanto riesce a coniugare lo stile moderno con il paesaggio circostante – <https://en.lesarcs.com/architectural-route>

stazioni alpine francesi ha consentito, in certi casi, di creare dei mega comprensori che ancora adesso sono capaci di offrire la più vasta gamma di servizi al turista e piste da sci allo sciatore.

La loro nascita non si arrestò negli anni Sessanta, dato che alcune stazioni nacquero anche in tempi più recenti, come Isola 2000 o Pra Loup, che grazie alla loro vicinanza a Nizza subirono un veloce sviluppo edilizio e sciistico a partire dagli anni Settanta.

Infine, dagli anni Ottanta e Novanta, le Alpi sono state colpite dal cambiamento climatico, che ha portato inverni sempre meno freddi e ha decretato la chiusura di molte stazioni, soprattutto a bassa quota. Le più grandi sono state in grado di dotarsi di un impianto di innevamento artificiale che, composto da un bacino di raccolta, un sistema di pompaggio e dai cannoni, permette di ricreare la neve sulle piste senza l'aggiunta di alcun tipo di additivi. L'impatto che questo tipo di aiuto dà alla montagna è comunque rilevante, perché per innevare l'intero arco alpino (approssimativamente 23.800 ettari di piste) servono circa 95 miliardi di litri all'anno di acqua⁵.

Le stazioni costrette a chiudere per inverni sempre meno propizi sono raccolte nei dossier "Nevediversa" redatti da Legambiente, che ogni anno le censisce e le cataloga. Nel dossier del 2024⁶ vengono contati 177 impianti temporaneamente chiusi (39 in più del 2023) e 260 dismessi (21 in più del 2023). Tra quelli temporaneamente chiusi figura la stazione di Garesio 2000, mentre in quelli dismessi rientra la stazione di St. Gréé, entrambe oggetto dell'elaborato.

L'elaborato cerca di far luce su quattro stazioni sciistiche, ma prima bisogna comprendere come le località vengono suddivise e raggruppate dalla bibliografia sul tema. Nel volume "Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi italiane" di Fabrizio Bartaletti viene ripresa una differenziazione storica enunciata da Rémy Knafou nel libro "Les stations intégrées de sports d'hiver des Alpes françaises", che verrà riportata anche dall'ingegner Fedriani nel suo libro "La neve e l'urbanistica: metodologia per il dimensionamento delle stazioni di sport invernali". Si distingue lo sviluppo delle stazioni in tre categorie:

- Stazioni di prima generazione, nate dopo la Prima Guerra Mondiale senza una vera e propria pianificazione, ma con un centro preesistente.
- Stazioni di seconda generazione, nate tra la fine della Seconda Guerra Mondiale e l'inizio degli anni Sessanta. Si sviluppano in siti senza preesistenze ma con un coordinamento dal punto di vista urbanistico e sciistico, dato che si trattava di urbanizzare un luogo partendo da zero.
- Stazioni di terza generazione, realizzate dall'inizio degli anni Sessanta. Si possono anche intendere come "integrate", ovvero poste ad un'elevata distanza dai centri abitati con la particolarità di

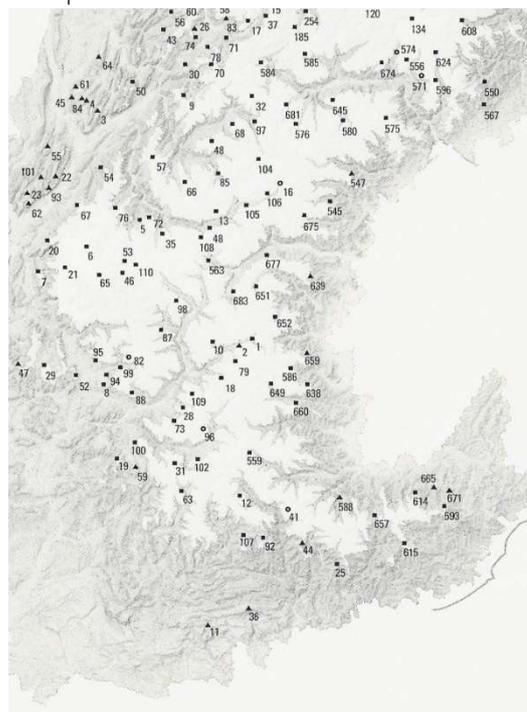


Figura 1.0: Rappresentazione delle stazioni che sono completamente sotto i 1800 metri (triangolo), parzialmente sotto i 1800 metri (quadrato) e i restanti sopra tale quota. Le stazioni del monregalese si trovano in basso a destra. (a cura di) Audisio A. (2023), *Nevi perdute. Scenari sciistici delle Valli di Lanzo, Società Storica delle Valli di Lanzo*

⁵ Dai calcoli effettuati dal Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, *Turismo e biodiversità: opportunità e impatti sulla biodiversità*, 2009 (ultimo aggiornamento 26/11/2013)

⁶ Report "Nevediversa" del 2024 a cura di Legambiente –

<https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Nevediversa2024.pdf>

avere lo stesso proprietario e promotore nella costruzione degli impianti e degli immobili da vendere successivamente.

A queste enunciate nel volume viene ipotizzata una tipologia di stazione di quarta generazione non "ufficiale". Consiste nelle stazioni nate in seguito al disinteresse verso le tipologie di costruzione più moderne, con una necessità di tornare allo stile classico alpino. Lo scrittore identifica come esempi la stazione di Valmorel, Le Coches e Montchavin (le ultime due del complesso di La Plagne), a cui si potrebbero aggiungere attualmente il borgo Stalle Lunghe di Prato Nevoso e alcuni ampliamenti di Monginevro, Pra Loup e Isola 2000, dove vengono realizzati nuovi edifici andando a riprendere gli elementi base dello stile alpino ed escludendo il vetro e cemento utilizzato fino agli anni Settanta.

Un aspetto importante è la differenziazione della tipologia di sito della stazione sciistica, dipendente dalla tipologia geografica del luogo. Nel libro di Bartaletti vengono di seguito classificate:

- Sito di fondovalle, ovvero dove sono sorte le prime stazioni come Bardonecchia, Limone Piemonte, Cortina d'Ampezzo, Ponte di Legno, ecc... è situata al fondo di una valle, che sia larga o stretta, con la possibilità di raggiungere le piste in un luogo diverso da quello di soggiorno;
- Fondovalle aperto o conca, ovvero un paesaggio più esposto al sole e un habitat meno condizionato da pericoli di vario genere, con rischi maggiori legati alla tenuta della neve. Località di questo tipo sono Cortina, Megève e Kitzbuhel.
- Bacino sciabile suddiviso in due o più settori tra loro non comunicanti, situati sia in fondovalle che in ampie conche. Si tratta di comprensori uniti dalla stessa società ma divisi in due parti non collegabili per motivi geografici (spesso è il centro urbano a creare la divisione). Le stazioni di Cortina d'Ampezzo, Bardonecchia e Chamonix sono chiari esempi.
- Stazioni appoggiate ad un solo versante, caratterizzate dalla presenza di un'area sciabile unitaria, con condizioni di innevamento che si differenziano a seconda dell'esposizione del pendio. Un luogo per edificare spesso manca o è ridotto, inducendo il costruttore a costruire su più livelli. Alcuni esempi sono le stazioni di Sauze d'Oulx, Sansicario, Pila o Marilleva.
- Sito d'altipiano, tipologia piuttosto rara, con pendii moderati e una dispersione dei territori sciabili. Alpe di Siusi e Folgarida sono stazioni di questo genere.
- Sito di valico, simile a quello di fondovalle, con la particolarità di avere una maggiore ventilazione. Esempi sono le stazioni di Sestriere, del Tonale e Monginevro.

Una tipologia molto importante dell'urbanistica legata al mondo dello sci sono le stazioni integrate, ovvero della terza generazione. Gli esempi che si ritrovano nell'arco alpino sono pochi e spesso caratterizzati da un tipo di architettura ultramoderna ma comunque legata ai caratteri montani, separandosi dalle tipiche forme delle baite storiche. Le stazioni integrate seguono una progettazione unificata e tendenzialmente portata avanti da un singolo promotore; i complessi edilizi sono della stessa tipologia distributiva e stilistica. Essendo progettate da un unico o da un gruppo di professionisti viene fatta attenzione alla disposizione dei blocchi e alla loro integrazione nel paesaggio circostante. Alcuni esempi nel panorama alpino italiano sono Pila in Valle d'Aosta; Sansicario, St. Grée e Garesio Ski 2000 in Piemonte⁷; Marilleva in Trentino – Alto Adige; Alpiaz Montecampione e San Simone in Lombardia.

Le stazioni sciistiche oggetto d'esame di questo elaborato fanno tutte parte delle stazioni di terza generazione, ma sotto il profilo tipologico si classificano in Artesina come sito di fondovalle, Garesio come sito di valico, Prato Nevoso sia come sito di valico che conca, St. Grée è un sito appoggiato ad un solo versante.

⁷ Non si include Biemonte (Biella) che venne progettata come integrata dall'architetto Laurent Chappis ma non venne mai realizzata.

2.1. LE STAZIONI SCIISTICHE IN PIEMONTE

Il Piemonte si può ritenere particolarmente adatto alla pratica dello sci, aspetto che venne subito sfruttato dall'imprenditore Adolfo Kind. Originario dalla svizzera, ma residente a Torino, esercitò le sue prime discese proprio nel capoluogo Piemontese, fino a quando nel gennaio 1898 non scese dai pendii di Prà Fieul, in alta val Sangone. Con degli sci di legno di frassino e con un solo bastone Kind dà il via a un nuovo sport che avrebbe plasmato l'ambito turistico del successivo secolo. Infatti, il 21 dicembre 1901 viene fondato il "Ski Club Torino", tramite il Club Alpino Italiano. Nel 1904 vennero organizzate le prime gare a Sauze d'Oulx, mentre quattro anni più tardi fu la volta di Bardonecchia. La stessa località nel 1909 vide il suo primo Campionato italiano di sci.

Le risalite in quegli anni venivano effettuate unicamente a piedi e senza l'ausilio di impianti, i quali si vedranno arrivare solo negli anni Venti con l'installazione di slittovie, come quella del Colomion a Bardonecchia. Si costruì anche una prima funivia nel 1926 a Oropa, con la partenza dietro al Santuario, per raggiungere il lago Mucrone.

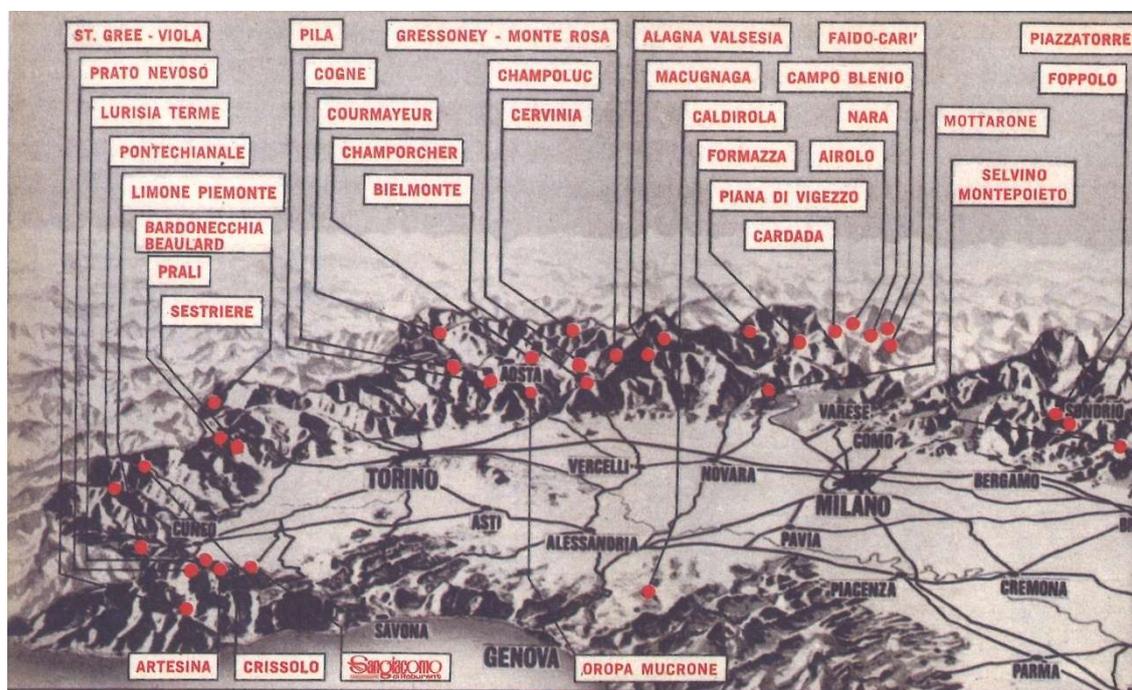


Figura 1.1: Alcune stazioni sciistiche del Piemonte, Lombardia e Liguria negli anni Settanta.
Rivista Nevesport, 1971

Furono gli anni Trenta che, con la creazione di Sestriere, portarono un nuovo approccio al mondo dello sci. Grazie all'interesse del Senatore Giovanni Agnelli, fondatore della FIAT, nel 1931 vennero create tre società: "Funivie del Sestriere", "Incremento Turistico del Sestriere" e "Alberghiera del Sestriere", fuse nel 1937 nella "Società Esercizi del Sestriere"⁸. Questo portò all'apertura nel 1932 della prima funivia ad opera di Bonadé Bottino, con la costruzione di due tronchi e di tre stazioni realizzate seguendo lo stile razionalista. Venne iniziata anche la costruzione degli immobili, realizzando un piano che prevedeva la separazione tra impianti di risalita e zona residenziale e servizi. Gli immobili simbolo della località, realizzati nel 1932 e 1933, furono le due torri cilindriche, sempre progettate da Vittorio Bonadé. Da quel momento l'espansione di Sestriere non si arresta, dato che i terreni, inizialmente gestiti solo dalla società

⁸ De Rossi A. (2016), *La costruzione delle Alpi: il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donzelli editore

degli Agnelli, vennero presto venduti rendendo possibili l'urbanizzazione da parte di promotori privati che videro in quel paese una grande possibilità di sviluppo.

Nel secondo Dopoguerra, con il boom economico, per il Piemonte fu l'apice dello sviluppo sciistico, sia sul fronte impiantistico che sul fronte immobiliare.

Nacquero stazioni sciistiche pressoché in ogni valle, e spesso venivano installati impianti anche a basse quote. A far capo a questo sviluppo erano proprio le stazioni della val di Susa, dove oltre a Sestriere si stavano sviluppando gli impianti a Cesana, Claviere, Sauze d'Oulx, Pragelato e nella vicina Monginevro (già in territorio francese). Queste singole stazioni sciistiche si sarebbero unite a partire dagli anni Settanta e Ottanta per arrivare a creare quello che oggi è il più grande comprensorio piemontese: la Via Lattea. Anche la stessa Bardonecchia vedeva la costruzione sia di nuove piste che di nuovi condomini per lo sviluppo immobiliare. Altre località degne di nota della valle sono Pian del Fraiss, nel comune di Chiomonte, e Beaulard, poco sotto di Bardonecchia.

Località più piccole nascevano in valli meno conosciute e battute dal turismo, come Prali in val Germanasca, posizionata in un punto che consente l'innevamento fino a maggio inoltrato, Usseglio in val di Viù, Ala di Stura in val d'Ala, Palit in val Chiusella, Caldirola (AL), oltre a quelle cuneesi meglio descritte nel capitolo successivo.

Mentre gli impianti e le piste venivano create anche i condomini venivano costruiti. Molto spesso si trattava di impresari locali che investivano nelle rispettive località, interessati a far fronte ad una sempre maggiore richiesta di seconde case. Ma molto spesso, trattandosi di comprensori sciistici sorti a poca distanza da centri rurali di antica formazione, lo sviluppo avveniva in modo casuale oppure facendo riferimento ad un piano regolatore o di fabbricazione che non teneva conto del turismo di tipo invernale. Esempi di un'urbanizzazione "selvaggia" si possono trovare nella stazione di Sestriere e Sauze d'Oulx.

Un commento presente nel volume "Le Terre Alte, architettura luoghi paesaggi delle Alpi sud – occidentali"⁹ riporta che la ricerca di valori ambientali opposti alla vita da città sono tramutati in un modo di costruire e pensare lo spazio molto simile al contesto urbano, unicamente abbellendo gli edifici con caratteri rustici e tipici del panorama alpino.

Sono rari i casi in cui la pianificazione dell'edificato sia andata di pari passo con lo sviluppo del comparto sciistico, e tra questi si trova Sansicario. Opera dell'urbanista francese Laurent Chappis, Sansicario alto si tratta di un esempio di stazione integrata, dove tutti i servizi sono collocati a portata di mano per il turista/residente. Gli edifici risultano mimetizzati nel bosco e disposti a gradoni, permettendo di integrarsi alla perfezione nell'ambiente circostante.

Come è avvenuto per tutto il resto delle Alpi, anche per il Piemonte il riscaldamento globale e la relativa riduzione di precipitazione ha fatto sì che molte stazioni chiudessero. Ciò è dovuto ai sempre più alti costi di manutenzione e all'impossibilità di installare un impianto di innevamento programmato, che in certe annate non avrebbe comunque salvato la stagione.

La grande occasione piemontese avvenne nel 1999, quando Torino si aggiudicò le XX Olimpiadi invernali che si sarebbero tenute nel 2006. Questo portò ingenti somme di denaro che hanno permesso, in primis alla Via Lattea e a Bardonecchia, di rinnovare buona parte del parco degli impianti a fune. Anche stazioni più piccole, sia in provincia di Torino che provincia di Cuneo, sono riuscite a sostituire alcuni impianti vetusti.

Attualmente, il Piemonte continua ad essere una tra le mete preferite degli sciatori perché l'offerta in termini di piste è piuttosto varia e ben apprezzata. Inoltre, la vicinanza alle stazioni francesi e valdostane ha portato il Piemonte a cercare di offrire man mano un tipo di turismo sempre più vario.

⁹ De Rossi A., Mamino L. & Regis D. (1998), *Le terre alte: architettura, luoghi, paesaggi delle Alpi sud – occidentali*, L'Arciere

2.2. LE STAZIONI SCIISTICHE IN PROVINCIA DI CUNEO

Lo sci nella provincia Granda si avvicina al mondo dello sci per la prima volta a Limone Piemonte. Il piccolo comune, posto sul fondo della valle Vermenagna, aveva iniziato ad avere prime forme di turismo già sul finire dell'Ottocento, grazie all'apertura nel 1882 del tunnel di Tenda. Il traforo permetteva di mettere in comunicazione la provincia di Cuneo con la valle Roia, dunque con un passaggio diretto verso il mare e la Francia¹⁰. Una decina di anni più tardi sarebbe arrivato il treno, con una linea diretta da Cuneo, per poi successivamente continuare verso Ventimiglia con l'apertura nel 1900 della galleria ferroviaria lunga più di 8 chilometri. Questo permise ai turisti di raggiungere in maniera più agevolata la località, la quale divenne man mano sempre più attrezzata tramite la costruzione di nuovi alberghi e luoghi di ristoro.

Ad inizio Novecento i primi sciatori si vedono sulle piste di Limone: secondo il quotidiano "La sentinella delle Alpi" il 4 marzo 1907 alcuni alpini "sciatori" eseguono alcune curve sui pendii della valle¹¹. Erano, come riporta l'articolo, militari dato che il colle di Tenda era un luogo di confine, dunque con la presenza di molti forti difensivi in caso di attacco nemico. Nel 1915 nascono la Proloco e lo Sci Club, il primo in provincia, sempre sotto il comando militare.

Nel primo Dopoguerra, grazie alla vicinanza alla Riviera e ai turisti della pianura, unita ad una localizzazione favorevole delle piste, inizia un fenomeno di turismo più diffuso, attirando a sé i primi turisti incuriositi al tema.

Nell'inverno del 1928 ci fu una prima gara ufficiale, la Coppa Bottero. La gara, con oltre mille metri di dislivello, era disputata da abitanti della valle e dai primi iscritti alla FIS, Federazione Italiana dello Sci, nata venti anni prima a Torino. Grazie alle varie visite del Principe Umberto di Savoia con sua moglie la Principessa Maria Jose, della famiglia Grimaldi del Principato di Monaco e della nobiltà permise alla località di svilupparsi man mano, con la costruzione di ville e palazzine all'esterno del centro storico di Limone. Nel 1929 avvenne la svolta, quando tre amici appassionati di montagna costruirono il rifugio "Tre Amis". Cesare Beccati, Amilcare De Carli e Umberto Gandolfo realizzarono questo edificio a quasi 2000 metri di quota, nel mentre ipotizzarono un primo impianto per permettere agli sciatori di salire in cima. Venne inaugurata nel 1936 la slittovia, ovvero un impianto a fune bassa costituito da uno slittone che, scivolando sulla neve, portava su tramite un argano a monte mentre gli sciatori stavano comodamente seduti. L'anno precedente nacque la società che la gestiva, la FU.LI.SA, Funivie Limone Società Anonima.

La slittovia Tre Amis partiva a poca distanza dal traforo del Tenda, a quota 1307 m.s.l.m., per arrivare a 1820 metri nella stazione di monte, con una lunghezza di quasi un chilometro e mezzo. Due anni più tardi, nel 1938, venne costruito un altro impianto simile nei pressi del centro storico, ma di dimensioni ridotte: la slittovia Del Feit era lunga 550 metri per un dislivello di 270¹².

La Seconda Guerra Mondiale portò solo disgrazie nel Comune: le strade vengono distrutte, la linea tra Cuneo e Ventimiglia viene fatta bombardare dall'esercito tedesco in ritirata e molti giovani partiti per il fronte non ci sono più. Solo nel 1946 la slittovia Del Feit viene fatta ripartire con alcune gare ospitate nelle piste limonesi.

¹⁰ Prima del Trattato di Parigi del 1947 la valle Roia e tutti i suoi comuni erano in territorio italiano, da allora sono passati sotto la Repubblica di Francia fino al comune di Olivetta San Michele.

¹¹ Dal sito del Museo dello Sci di Limone – <https://museoscilimone.it/storia-dello-sci.php>

¹² Questo, come tutti i dati riguardo la costruzione degli impianti, provengono dalle ricerche di Mario Aimar.

Per degli impianti più moderni si deve attendere il 1947, quando nasce la Sacit, ovvero Società Autonoma Cuneese Industrie Turistiche. Venne realizzata una seggiovia monoposto progettata dalla ditta Carlevaro e Savio, con partenza nei pressi del centro storico. È da qua che la storia della stazione di Limone ha ufficialmente inizio, prima con lo sviluppo della zona del Cros, dismessa dal 1998, per poi proseguire nelle altre espansioni successive negli anni Sessanta e Settanta. Infatti, il centro di Limone subisce una speculazione edilizia senza precedenti, quasi senza un ordine, mentre centri distaccati come Panice Soprana e Limonetto vedono uno sviluppo più moderato, con la costruzione di vari complessi immobiliari creati da differenti promotori. Attualmente la Riserva Bianca è il secondo comprensorio della provincia, quinto per estensione in tutto il Piemonte.

Nel mentre, un altro piccolo comune nel monregalese conosceva per la prima volta il mondo dello sci: Frabosa Soprana. Nel 1922 nacque il primo Sci Club Frabosa, diventando uno tra i più antichi di Italia. Invece, quattro anni prima nel comune monregalese nacque Eugenio Bonicco, futuro sciatore di fama internazionale. La sua carriera fu costellata di grandi successi: vinse due volte il campionato italiano di sci, nel 1947 vinse lo slalom gigante, arrivò a partecipare alle Olimpiadi di St. Moritz del 1948 piazzandosi ottavo¹³. Ma l'azzurro di sci iniziò la sua professione nei campi da sci di Frabosa Soprana, risalendo a piedi i pendii del Monte Moro. Infatti, fu anche grazie a lui che il 19 dicembre 1948 venne inaugurata la seggiovia monoposto che portava fino in cima¹⁴ (figura 1.2). La ditta costruttrice fu la Carlevaro e Savio che costruì un impianto di dimensioni colossali: 2200 metri per un dislivello di 790, partendo da una quota di poco più di 800 metri per arrivare a oltre 1700 metri sul livello del mare dove venne costruita la Baita delle Stelle. Una decina di anni più tardi la seggiovia dovette essere rifatta, difatti in questo caso fu la ditta F.lli Marchisio di Torino ad aggiudicarsi i lavori. Dal 1957 la seggiovia monoposto del Monte Moro fa bella figura nel panorama frabosano e, ad eccezione di una revisione nel 1991 e nel 2007, essa si mostra come originale in quasi tutte le componenti, persino i seggiolini monoposto (imbottiti e resi comodi solamente nell'ultima revisione).

Da allora la stazione di Frabosa vide una grande sotto il profilo turistico, arrivando ad aprire nel 1968 la prima cabinovia ad ammortamento automatico della zona, realizzata dalla Ceretti e Tanfani. Il successo portato da Frabosa, soprattutto legata alla fama del campione Bonicco, contribuì a formare i centri di Artesina e Prato Nevoso, seppure amministrati dal comune "rivale" Frabosa Sottana.



Figura 1.2: Cartolina di metà anni Cinquanta raffigurante la prima versione della seggiovia del Monte Moro.

Archivio privato Fabio Stella

¹³ Dal sito della Fondazione Cassa di Risparmio di Cuneo – https://fondazionecra.it/nellolimpo_inglese/

¹⁴ La grande storia di come fu costruito questo impianto viene ben raccontata in un'intervista realizzata da Silvia Leoncini nell'estate del 2007 – <https://www.funivie.org/web/frabosa-seggiovia-monte-moro/>

La provincia di Cuneo nel Secondo Dopoguerra, con il boom economico, vide l'esplosione della pratica dello sci: le abbondanti nevicate e la presenza di pendii favorevoli contribuì allo sviluppo di molteplici stazioni sciistiche collocate in ogni valle della provincia.

Nel 1956 fu la volta di Crissolo, con la seggiovia monoposto Tampa del Giaset, sempre della Marchisio. Questo impianto contribuì allo sviluppo turistico e sciistico della valle Po, essendo che le piste si trovavano al di sotto del Monviso. Anche Monesi di Triora, luogo a cavallo tra la provincia di Imperia e la provincia di Cuneo, vide il suo primo impianto nel 1954 con la seggiovia monoposto Del Redentore. Gli anni Sessanta portarono la nascita delle future "grandi" stazioni della provincia, come St. Gr  , Garessio – valle dei Castori, Artesina, Prato Nevoso, Lurisia, San Giacomo di Roburent, Entracque e Pontechianale, mentre Limone Piemonte continuava l'espansione del suo bacino sciabile. Escludendo i primi quattro centri che verranno descritti meglio nei capitoli successivi, si pu  dire che lo sviluppo sciistico di questi centri seguiva lo sviluppo urbano dei luoghi, ma spesso senza una vera e propria pianificazione lasciando spazio alla speculazione edilizia pi  becera.



Figura 1.3: Edifici incompleti e abbandonati a Bersezio (Argentera).

Fotografia dell'autore

Gli anni Settanta, invece, furono il turno di altre piccole stazioni come Bersezio in valle Stura, Pian Mun  e Rucas in valle Po. La prima, frazione del Comune di Argentera, sub  dei fenomeni di urbanizzazione sul finire degli anni Ottanta, quando si tent  di costruire degli imponenti edifici sulla statale che porta al colle della Maddalena (figura 1.3), in direzione valle dell'Ubaye. Attualmente quel complesso, insieme al villaggio Primavera sempre nel comune di Bersezio, sono simbolo di un turismo mai effettivamente decollato e abbandonato prima ancora del completamento. Invece, la stazione di Pian Mun  non vide mai uno sviluppo urbano, ma solo la costruzione di alcuni impianti e edifici per servizi vari. Rucas Ski, nata nel 1970 con la creazione di alcune sciovie, port  a s  anche la costruzione di tre condomini simili tra loro e con una copertura a capanna asimmetrica, pi  uno di modeste dimensioni di forma triangolare (con copertura a due falde simmetrica). Sebbene la parvenza di una stazione "ski total", il progetto si arrest  con l'edificazione di quei quattro condomini, senza la realizzazione di ulteriori servizi.

Di “recente” costruzione è la stazione di Sampeyre: nonostante i suoi primi corti skilift sono da collocare temporalmente agli inizi degli anni Settanta, la località vide la sua vera nascita con la costruzione delle due seggiovie della Graffer di Trento solo nel 2001 e nel 2004 (rispettivamente primo e secondo tronco). Oltre alla creazione e all’espansione dei centri sciistici prima citati, i quali sono composti da almeno quattro impianti, la provincia Granda vide la nascita di piccole località spesso collocate nella bassa montagna¹⁵. Nelle località come Chiusa Pesio, Valgrana, Casteldelfino, Vernante vennero installati uno o più skilift, spesso di distanze brevi e usati come svago dalla cittadinanza locale. Il caso più eclatante è quello dello skilift di Bossolasco, nell’alta langa: questo impianto di quasi 500 metri di lunghezza si trovava ad una quota di 700 metri sul livello del mare, in un panorama tutt’altro che alpino.

Negli anni Ottanta l’amministrazione provinciale, sotto il coordinamento dell’Ufficio Studi e Programmazione, portò avanti una ricerca sugli impianti esistenti, studiando l’innevamento e il territorio di tutto la Granda. Si realizzarono vari “Quaderni”, incentrati su tematiche diverse, dal turismo alla storia, in un periodo compreso tra il 1972 e il 2006¹⁶. Quelli riguardanti il tema sciistico sono i Quaderni 38, 39a, 39b, 39c e 40, 45 e 46 redatti tra il 1982 e 1986, dunque in un’epoca in cui il tema del cambiamento climatico stava solo inizialmente venendo fuori all’interno dei dibattiti tecnici. Nonostante il grande lavoro svolto, questi elaborati sono l’emblema di uno sviluppo incontrollato e incosciente del proprio territorio, dato che prevedono sviluppo che attualmente sarebbe insostenibili sia dal punto di vista ambientale che economico.

Per favorire uno sviluppo lavorativo e turistico delle vallate cuneesi vennero previsti nuovi ampliamenti dei vari comprensori sciistici già esistenti, ma anche la creazione di impianti in luoghi dove lo sci non era ancora arrivato. Il progetto analizza singolarmente ogni bacino sciistico, mostrando come si trova allo stato di fatto, come sono le sue caratteristiche ambientali e morfologiche, proponendo in conclusione gli eventuali ampliamenti. Il tutto viene corredato da una proposta progettuale che scende nel minimo dettaglio in termini di collocazione delle piste e degli impianti. Un esempio particolare è l’ipotetica stazione dei Bagni di Vinadio in valle (ramo della valle Stura), la quale si sarebbe sviluppata su tutto il vallone di Sant’Anna arrivando a collegarsi con la stazione francese di Isola 2000, in val de Tinée.

Le stazioni di Artesina e Prato Nevoso, meglio approfondite nei relativi capitoli, vedono in questo elaborato una fusione per la creazione di un comprensorio, cosa che avverrà negli anni Novanta con il Mondolé Ski. Oltre a queste due viene inclusa anche Frabosa Soprana, mentre vengono solo ipotizzati i collegamenti verso Lurisia e l’Alpe di Robert. Quest’ultimo è un comprensorio mai nato, solamente ipotizzato in questi Quaderni, che si sarebbe dovuto collocare nell’alta val Corsaglia, sotto il Comune di Frabosa Soprana. Composta da più di una decina di seggiovie e skilift, avrebbe a sua volta consentito l’accesso al comprensorio di Garessio tramite il vallone di Perabruna¹⁷. La stazione di Garessio, chiamata Colle Casotto avrebbe di conseguenza permesso l’accesso anche alla stazione di St. Gréé tramite l’impianto sul versante sud del Bric Mindino.

Se mai si sarebbe portato a compimento un progetto di tale portata oggi il monregalese avrebbe un bacino sciistico collegabile che da partiva da Lurisia, passava ad Artesina, Prato Nevoso, Frabosa, Alpe di Robert, Garessio, per poi concludersi a St. Gréé di Viola. Il tutto con la presenza di oltre un centinaio di impianti per uno sviluppo lineare di oltre 120 chilometri.

¹⁵ Per visionare una cartografia completa e aggiornata di tutta Italia degli impianti abbandonati fare riferimento al sito Lo Sci Che Fu: <https://lo-sci-che-fu.jimdosite.com/>

¹⁶ Sul sito della Provincia di Cuneo sono reperibili i vari quaderni realizzati negli anni – <https://www.provincia.cuneo.it/pianificazione-territoriale/pubblicazioni-quaderni>

¹⁷ Lo sviluppo nel vallone di Perabruna è un aspetto ripreso dai gestori di Garessio negli anni Settanta e Ottanta, ma che purtroppo non ha mai visto luce. Viene meglio approfondito nei relativi paragrafi della stazione.

Però, le problematiche sono ormai note: quote basse, con pendii spesso esposti al sole oppure occupati da una fitta vegetazione non permisero la creazione di questo mega comprensorio monregalese. Fu il cambiamento climatico che, a partire dalla fine degli anni Ottanta, portò alla chiusura dei vari centri sciistici posti a quote non elevate. Inverni sempre meno nevosi costrinsero i gestori a non poter sostenere le spese di gestione di impianti che richiedevano una manutenzione sempre più frequente, e affrontare la costruzione di un impianto di innevamento sarebbe stata impensabile, se non addirittura inutile. Ciò trasformò la bassa montagna cuneese in cimitero di impianti abbandonati che spesso non venivano rimossi, tranne in rari casi in cui l'impianto dopo la sua dismissione veniva smantellato anche solo della sua fune e dei suoi traini.

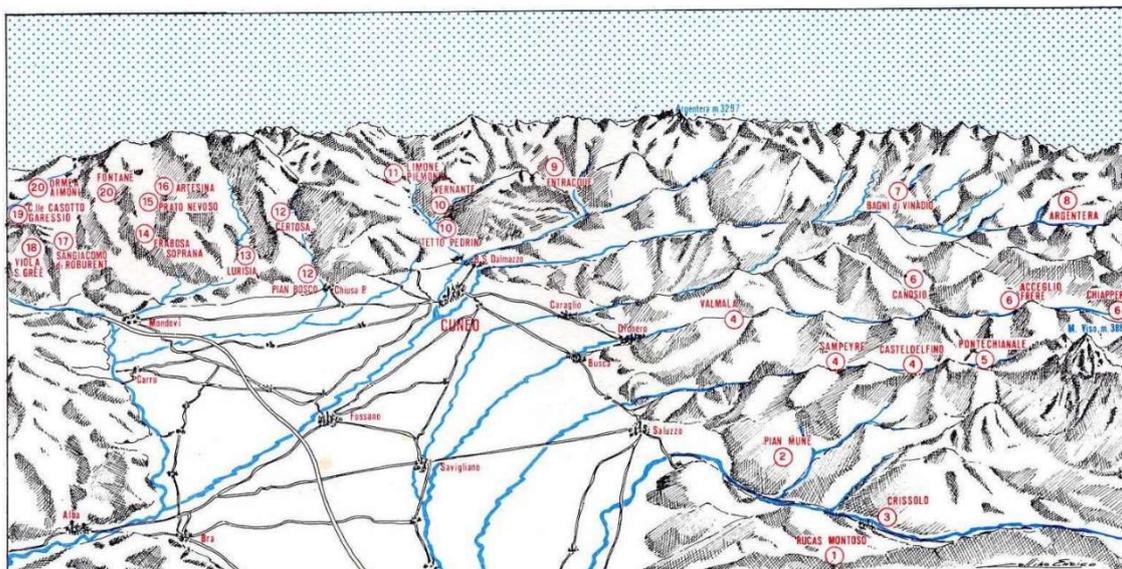


Figura 1.4: Carta che raffigura tutti i centri sciistici presi in considerazione nella ricerca condotta dalla Provincia di Cuneo all'inizio degli anni Ottanta.

Quaderno 46 – Ufficio Studi e Programmazione dell'amministrazione provinciale di Cuneo

Attualmente le stazioni attive in provincia sono: Gressio, St. Gré, San Giacomo di Roburent, Frabosa Soprana, Artesina, Prato Nevoso, Lurisia, Limone Piemonte, Entracque, Sampeyre, Pontechianale, Crissolo, Pian Muné e Rucas. Ad eccezione del Mondolé Ski (Artesina, Prato Nevoso e Frabosa Soprana), della Riserva Bianca (Limone) e Sampeyre, dotati di un buono impianto di innevamento artificiale¹⁸, le altre devono far affidamento unicamente alla quantità di precipitazioni al suolo per garantire anche solo una parziale apertura. Le nevicate degli ultimi anni hanno costretto queste ultime ad aperture spesso limitate a pochi fine settimana ad inverno inoltrato, rendendo così difficile e discontinua una loro gestione. Stazioni come St. Gré o Pian Muné sono state in grado di fare una progressiva conversione ad altre forme di turismo, con l'offerta di percorsi escursionistici o la creazione di un bike park; mentre quando la neve arriva sfruttano ancora i pendii naturali.

La provincia di Cuneo ha quindi un'antica tradizione nel turismo sciistico che dura da quasi cent'anni. Grazie alle ricerche svolte dal gruppo del sito "Lo Sci Che Fu" si può giungere alla conclusione che nella provincia Granda dagli anni Trenta ad oggi siano stati realizzati 329 impianti, di cui 2 slittovie, 19 manovie, 249 sciovie, 52 seggiovie e 7 cabinovie.

¹⁸ Anche le stazioni di San Giacomo Cardini Ski (Roburent) e Lurisia sono dotate di un piccolo impianto di innevamento, solo che consente l'innevamento di pochissime piste.

3. CASI STUDIO: LE STAZIONI DI ARTESINA, PRATO NEVOSO, ST. GRÉÉ E GARESSIO – VALLE DEI CASTORI



Loghi delle quattro stazioni sciistiche tra gli anni Ottanta e Novanta.

3.1. LA QUATTRO STAZIONI SCIISTICHE

La scelta di queste stazioni come caso studio per la redazione dell'elaborato è da ricercare in alcune variabili che accomunano indirettamente i luoghi. Si tratta di quattro stazioni poste a circa 30 chilometri dalla città di Mondovì; dunque, localizzate all'interno di quest'area denominata monregalese. Le montagne di questa zona sono le Alpi Marittime, definite tali poiché poste a poca distanza dal mar ligure, e con quote massime delle vette non molto elevate. Le valli in quest'area sono principalmente boschive e costituiscono un punto di forza per il turismo locale, grazie alle numerose camminate e alle stazioni sciistiche presenti.

La scelta di Artesina, Prato Nevoso, St. Grée e Garessio – Valle dei Castori si può riassumere nei seguenti parametri:

- sono poste all'interno di un raggio di una decina di chilometri e a meno di una mezz'ora di auto da Mondovì;
- nascono dove prima non esisteva alcun centro abitato se non edifici utilizzati nella stagione estiva per il riparo da parte dei margari;
- hanno attualmente un centro abitato di notevoli dimensioni creato tra gli anni Sessanta e gli anni Ottanta esclusivamente per lo sviluppo del comparto sciistico;
- sono prodotte di una imprenditoria guidata da un unico soggetto, principalmente di origine ligure, dove il promotore immobiliare e impiantistico spesso era lo stesso.

Nel monregalese¹⁹, oltre alle quattro stazioni scelte, si trovano anche le stazioni di Frabosa Soprana, San Giacomo Cardini Ski e Lurisia Monte Pigna, oltre alle purtroppo fallite Aimoni di Ceva e Monesi di Triora²⁰. Esse vengono escluse dalla ricerca poiché non rispettano i parametri prima elencati.

Per ogni stazione verrà affrontato anche il tema che a partire dagli anni Novanta ha maggiormente colpito l'arco alpino e non solo: il cambiamento climatico. Come in tutte le località a bassa quota, il riscaldamento globale ha ridotto la durata delle stagioni sciistiche, che da quasi cinque mesi si sono accorciate, nel giro di una trentina d'anni, a pochi fine settimana.

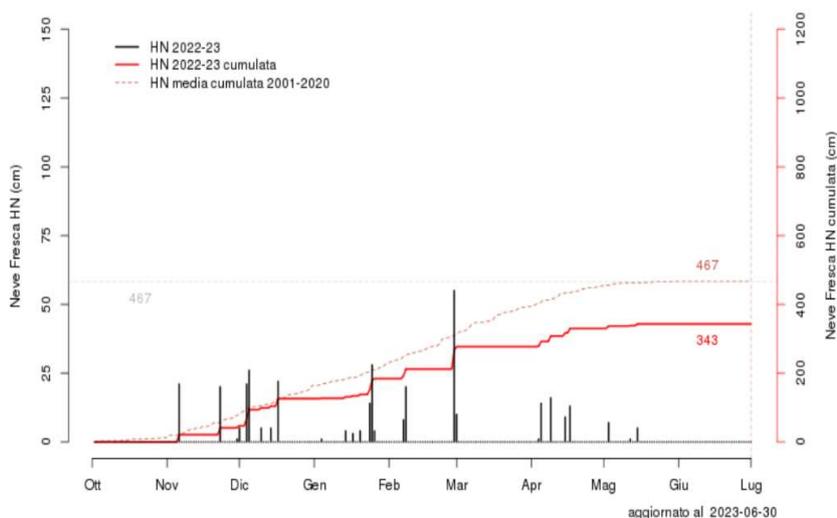


Figura 1.5: Andamento neve fresca nell'annata 2022/23 comparata alla media cumulata tra gli inverni 2001 e 2020.

Arpa Piemonte – centralina del rifugio Havis de Giorgio Mondovì (Roccaforte Mondovì)

¹⁹ In questo elenco vengono conteggiate le località in attività e non che posseggono almeno tre impianti. Non vengono menzionate le piste di Chiusa Pesio, Fontane (Frabosa Soprana), Serra (Pamparato), Roburent e Certosa di Pesio perché non hanno mai costituito veri e propri comprensori in quanto erano composti da uno o massimo due skilift.

²⁰ La stazione in realtà si trova a ridosso tra la provincia di Imperia e di Cuneo e dal 2015 è momentaneamente chiusa.

Temperature più alte hanno portato ad avere neve che si accumulava sempre meno, andando a fondersi in minor tempo. I primi inverni carenti di neve si sono manifestati negli anni Ottanta, ma erano rari; negli anni Novanta il fenomeno si è amplificato per poi arrivare ad essere un evento normalizzato nel nuovo millennio. Come mostrato nella figura 1.5, l'accumulo di neve medio nel ventennio 2001-2020 è notevolmente più alto se comparato a quello della stagione 2022-2023. Questo dato dell'Arpa Piemonte²¹ proviene dalla centralina del rifugio Havis de Giorgio Mondovì, posto in valle Ellero a quota 1760 m.s.l.m. e a poca distanza da Artesina. Seppur facente riferimento ad una piccola porzione di tempo recente, mostra come la tendenza dell'accumulo di neve in soli vent'anni sia calato.

La carenza di precipitazioni nevose implica dei problemi sulla linearità e chiarezza della gestione nella stazione sciistica, in quanto l'imprevedibilità della neve porta i gestori a non sapere quando e come aprire. Le località, tendenzialmente, si sono dotate di impianti di innevamento artificiale a partire dagli anni Novanta: il procedimento di creazione di neve artificiale tramite l'utilizzo di cannoni sparaneve consente tutt'oggi a molte stazioni la possibilità di salvare la stagione tenendo aperte anche solo alcune piste. Nonostante i costi elevati di costruzione, mantenimento e funzionamento degli impianti molte stazioni sono orientate ad estendere i tracciati serviti da questa tecnologia. Delle quattro discusse solo St. Gré non ha mai avuto un impianto di innevamento programmato, mentre Garessio ne è in possesso ma non è funzionante. Artesina è in possesso di un impianto di innevamento che consente di innevare completamente le piste di tre impianti (Colletto, Mirafiori e Castellino) tramite l'acqua trattenuta nel lago delle Scalette, mentre quest'anno è stato concluso un invaso sul pianoro della Turra che permetterà di servire artificialmente le piste omonime. Invece, Prato Nevoso è in grado di coprire la totalità del suo bacino sciabile tramite due nuovi invasi, di cui uno è di recente realizzazione (conclusione dei lavori a novembre 2024).

Le quattro stazioni, nonostante delle differenze sostanziali in termini architettonici, paesaggistici, impiantistici e sciistici, hanno vari aspetti che li legano tra loro, in primis la vicinanza una con l'altra. Nei successivi capitoli si andrà a ripercorrere la storia di ognuna di esse, cercando di comprendere chi e come ha voluto realizzare delle piccole/medie realtà in luoghi dove prima esisteva solo la montagna più incontaminata.



Figura 1.6 e 1.7: Comparazione dello stesso punto a 50 anni di differenza. Nel 2023 la neve che si vede è scesa la settimana prima dello scatto della foto, dopo un inverno piuttosto carente di precipitazioni.

Archivio famiglia Stella Destefanis, fotografia a destra dell'autore

²¹ Rendiconto Nivometrico in Piemonte - stagione 2022/2023 – a cura di Arpa Piemonte
<https://www.arpa.piemonte.it/sites/default/files/media/2023-11/RN22-23.pdf>

3.1.1. CARTOGRAFIA DELLE STAZIONI DEL MONREGALESE

Fossano

Cuneo

Mondovì

Limone
Piemonte

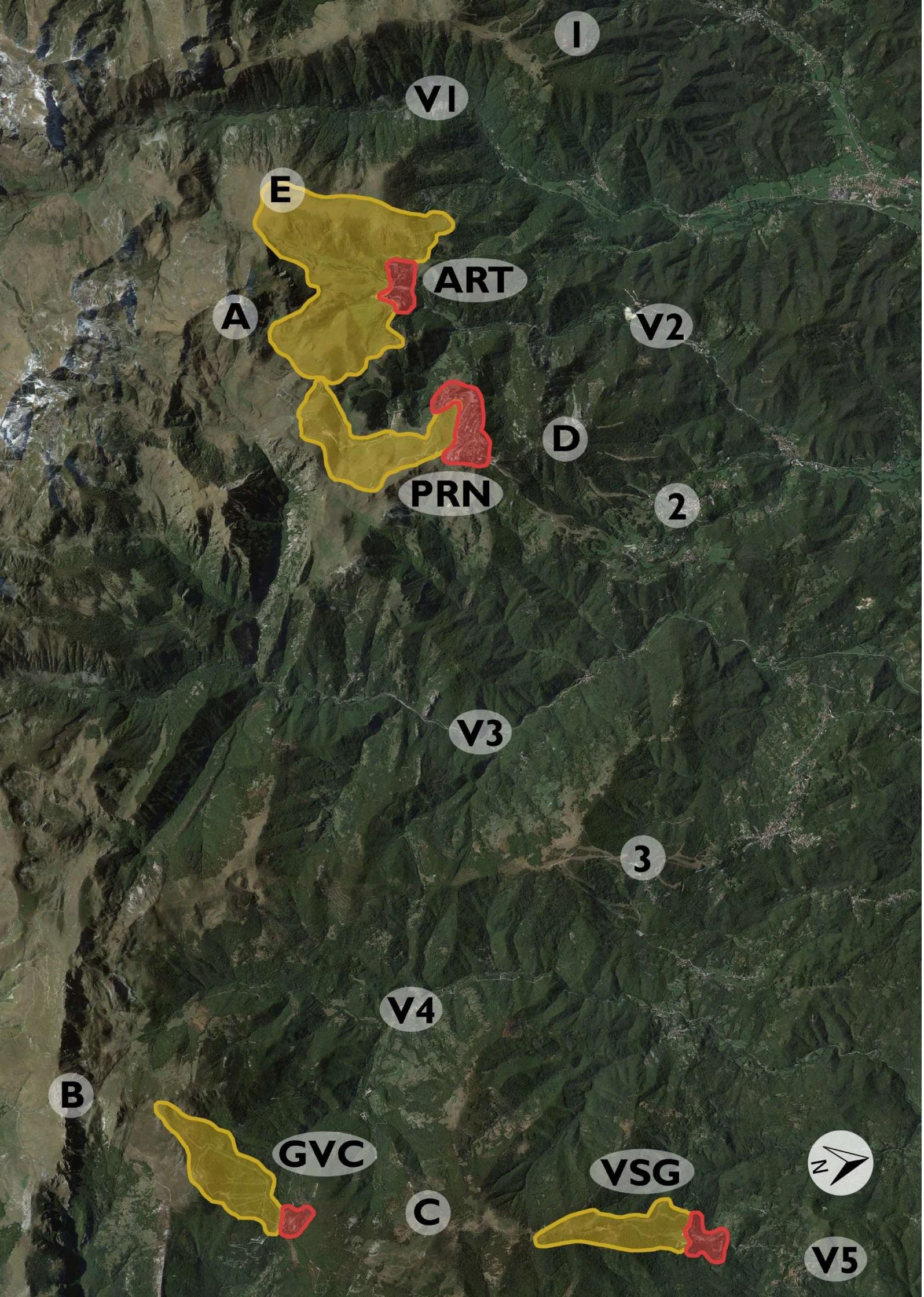
ART
PRN

VSG
GVC

Ventimiglia

Imperia





I

VI

E

ART

A

V2

D

PRN

2

V3

3

V4

B

GVC

VSG

C



V5

Numerazione	Nome
ART	Artesina
PRN	Prato Nevoso
VSG	St. Grée
GVC	Garessio – Valle dei Castori
1	Lurisia – Monte Pigna
2	Frabosa Ski 2000
3	San Giacomo Cardini Ski
A	Monte Mondolé
B	Cima Antoroto
C	Bric Mindino
D	Monte Moro
E	Cima Durand
V1	Valle Ellero
V2	Valle Maudagna
V3	Valle Corsaglia
V4	Valle Casotto
V5	Valle Mongia

Nella carta sono rappresentati i vari centri e monti più importanti del monregalese. Per ognuna delle quattro stazioni sciistiche prese in esame viene rappresentato in rosso le zone edificate, ovvero gli edifici residenziali e utili allo svolgimento delle attività sciistiche, mentre in giallo si identificano i bacini sciabili attuali.

3.1.2. LE FONTI DELLA RICERCA

Per la redazione di questo elaborato è stato necessario affidarsi a tre tipologie di fonti differenti: le interviste, i documenti d'archivio, libri e volumi sul tema.

Ogni località ha richiesto la ricerca di numeroso materiale per poter ricostruire la storia e le dinamiche che la hanno interessata. Nel caso delle stazioni di Artesina e Prato Nevoso, essendo entrambe frazioni del Comune di Frabosa Sottana, è stato possibile visionare i vari progetti e la corrispondenza conservata nell'archivio storico tramite il geometra Mario Turco. Sono stati consultati prevalentemente documenti riguardanti la nascita delle due località, con i vari atti comunali che hanno comprovato i vari passaggi che sono serviti allo sviluppo. Di fondamentale importanza sono stati i progetti mai realizzati ma depositati, in quanto sono stati utili per comprendere quali erano le idee degli imprenditori che investivano in zona. Invece, per comprendere la parte architettonica degli interventi ad Artesina e Prato Nevoso è stato utile affidarsi ai documenti conservati dall'ingegner Massimiliano Comino di Mondovì e dallo studio Lineadiciannove di Villanova Mondovì. Grazie ai vari progetti visionati dei complessi è stato possibile comprenderne la distribuzione interna e l'utilizzo dei vari materiali per la loro realizzazione.

Per la località di Artesina è stata indispensabile l'intervista realizzata ad aprile 2023 ad Antey Saint André (AO) con il signor Piero Tassone. Nato nel 1923 in una borgata vicino a Miroglio (val Maudagna), è stato artefice della nascita di Artesina insieme a Ugo Modena, fornendo una testimonianza diretta della particolare casualità sulla nascita della stazione. Inoltre, sono stati fatti due incontri con Antonio Bodrone dell'omonima agenzia immobiliare di Frabosa. Figlio del sindaco Michele degli anni Sessanta, il signor Bodrone ha vissuto in prima persona lo sviluppo iniziale delle due località e successivamente del comprensorio del Mondolé Ski, parlando della sua esperienza e fornendo immagini e documenti dell'epoca. Altre persone sono state intervistate riportando il loro trascorso nella storia della località, come Paolo Modena, figlio dell'ingegner Ugo; Fiorenza Palmieri e Adriano Conti, figli dei due imprenditori e attuali amministratori della società Artesina s.p.a.; oltre a vari condomini e frequentatori della stazione. Per la storia di Gressio – valle dei Castori si è iniziato consultando l'archivio del Comune, all'interno del quale è presente la documentazione di progetto e le lettere per la costruzione del centro. Sono numerosi i documenti che sono stati consultati e che riguardano i disegni realizzati dagli architetti Jaretti e Caramellino.

È stato altresì importante l'incontro con Danilo Armano, direttore tecnico della stazione di Gressio, che ha fornito la sua esperienza nel settore e i documenti che negli anni ha raccolto. Altre interviste orali sono state fatte con Donata Jaretti, figlia dell'architetto Jaretti, progettista del primo nucleo della stazione, e con l'architetto Gianluca Cosmacini, il quale ha potuto descrivere il punto di vista tecnico della progettazione con l'architetto Jaretti.

Per tutte e quattro le stazioni la parte dedicata agli impianti di risalita proviene dalla ricerca condotta negli anni da Mario Aimar, da Jacopo Galfrè e da altri appassionati del tema, i quali hanno condiviso i loro lavori per la redazione dell'elaborato.

Sempre riguardo a tutte e quattro le stazioni è stato svolto un lavoro di ricerca approfondito tramite l'archivio digitale del quotidiano "La Stampa". Oltre a questo giornale altre riviste sono state utilizzate per comprendere quali sono state le dinamiche giudiziarie, legali o pubblicitarie che ci sono state dietro le quattro stazioni.

La bibliografia sulle quattro stazioni è assai ridotta, dato che viene citata unicamente nel volume già riportato di Fabrizio Bartaletti "*Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi Italiane*". All'interno vengono brevemente esposte le storie delle quattro stazioni. Oltre a ciò, si possono ritrovare anche vari accenni nei volumi di De Rossi, Mamino e Regis "*Le terre alte: architettura, luoghi, paesaggi delle Alpi sud* –

occidentali” e *“La costruzione delle Alpi: il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)”* di Antonio De Rossi.

Per la stazione di St. Gr  e   stato consultato l’archivio del Comune di Viola che conserva i vari documenti riguardo la costruzione dei complessi dell’ingegner Fedriani e la relativa corrispondenza. L’ingegnere fu anche autore di un volume utilizzato per la stesura di questo elaborato: *“La neve e l’urbanistica, metodologia per il dimensionamento delle stazioni di sport invernali”* del 1976. In questo libro Fedriani descrive lo sviluppo che le stazioni sciistiche hanno avuto sotto un profilo storico e ingegneristico, riportando il suo caso della stazione di Viola.

Infine,   stata condotta una ricerca di immagini storiche delle quattro localit , sia tramite la visione di archivi privati, sia tramite l’utilizzo dei social network come Facebook o Whatsapp, all’interno del quale i molti membri dei gruppi hanno contribuito fornendo la loro personale esperienza e materiale storico. Anche la ricerca tramite cartoline acquistate e immagini dall’archivio di famiglia hanno contribuito a ricostruire, in particolare, passaggi della storia della stazione di Artesina.

Tutte le foto presenti nei vari reportage fotografici sono state scattate dall’autore della tesi in un periodo compreso tra il 2019 e il 2024, cercando di riportare allo stato di fatto la condizione dei manufatti delle quattro stazioni sciistiche.

3.2. ARTESINA



17,00

12,00

12,00

1400 45

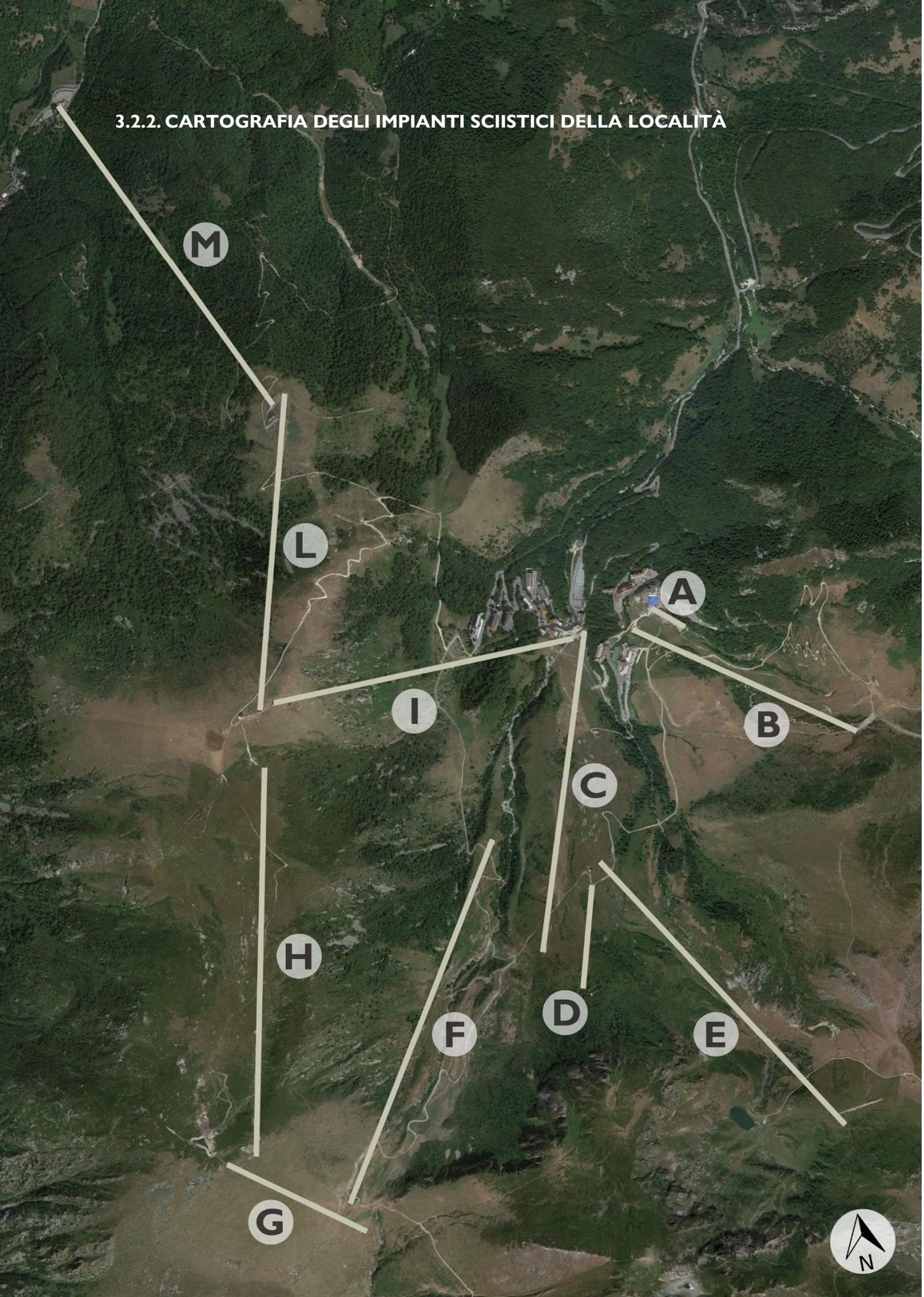
3.2.1. CARTOGRAFIA DEGLI IMMOBILI DELLA LOCALITÀ



In copertina: prospetto ovest del condominio Bucaneve I ad opera dell'architetto Marcello Fusconi.

Numerazione	Nome immobile	Tipologia
1	Mondolé I	Edificio privato - condominio
2	Marguareis	Edificio privato - condominio
3	Biglietteria	Fabbricato ad uso commerciale
4	Rododendri II	Edificio privato - condominio
5	Mondolé II	Edificio privato - condominio
6	Piscina	Fabbricato ad uso commerciale
7	Rododendri I	Edificio privato - condominio
8	Chiesa	Edificio religioso
9	Rododendri III	Edificio privato - condominio
10	Bucaneve I	Edificio privato - condominio
11	Bucaneve II	Edificio privato - condominio
12	Terminal	Edificio privato - condominio
13	Kristall	Edificio privato - condominio
14	Artesina	Edificio privato - condominio
15	La Greppia	Fabbricato ad uso commerciale
16	Edelweiss	Edificio privato - condominio
17	Villa privata	Edificio privato - villetta
18	Cristallo	Edificio privato - condominio
19	Bellevue II	Edificio privato - condominio
20	Bellevue I	Edificio privato - condominio
21	Faggi I	Edificio privato - condominio
22	Faggi II	Edificio privato - condominio
23	Rifugio F.I.E.	Edificio privato ad uso rifugio
24	Betulle I	Edificio privato - condominio
25	Betulle II	Edificio privato - condominio
26	Betulle III	Edificio privato - condominio

3.2.2. CARTOGRAFIA DEGLI IMPIANTI SCIISTICI DELLA LOCALITÀ



M

L

A

I

B

C

H

F

D

E

G



Lettera	Nome impianto	Tipo impianto precedente	Tipo impianto attuale
A	Costabella	Skilift	Tapis roulant
B	Colletto	Skilift	Seggiovia biposto
C	Mirafiori	Skilift doppio	Seggiovia quadriposto
D	Pogliola I e II	Skilift doppio	Impianto dismesso
E	Rocche Giardina	Skilift	Seggiovia quadriposto
F	Mondolé	Skilift	Seggiovia biposto
G	Cima Durand	Skilift	Skilift
H	Turra I e II	Skilift doppio	
I	Trucca Turra	Seggiovia biposto	
L	Borello	Seggiovia biposto	
M	Rastello	Seggiovia biposto	

Nella carta non sono rappresentati poiché sono stati smantellati:

- skilift Gaviot, che riprende la linea del Colletto, ma partendo da Artesina 1300;
- skilift Quarti, che riprende per un breve tratto il Colletto;
- cestovia Sella Pogliola, che è nei pressi della linea Mirafiori;
- skilift Mirafiori I e II, che si trovano sulla sinistra della seggiovia attuale.

3.2.3. LA NASCITA – I PERSONAGGI E IL LUOGO

La località Artesina si trova nella parte finale della Valle Maudagna, all'interno del territorio comunale di Frabosa Sottana. La zona è poco adatta per accogliere un centro abitato, in quanto si trova nel fondovalle a ridosso del monte Mondolé. La sua altitudine è compresa tra i 1300 metri slm di Artesina bassa (il primo centro che si incontra arrivando nella località) e i 1400 di Artesina alta.

Tra le quattro stazioni analizzate, quella di Artesina è di poco la più anziana, dato che la sua nascita è avvenuta nel 1961, e le persone che hanno contribuito a realizzare questa stazione sono quattro: Piero Tassone, Ugo Modena, Giovanni Conti e Stirner Palmieri.

Per comprendere al meglio la nascita di Artesina bisogna approfondire la storia del primo personaggio elencato, che ho potuto intervistare il 16 aprile 2023 nella sua residenza ad Antey Saint André: il signor Tassone.

Piero Tassone nacque il 4 dicembre 1923²² nella borgata Friosa, località a monte della frazione Miroglio del Comune di Frabosa Sottana. La sua gioventù la passò principalmente in val Maudagna, venendo a contatto con lo sci a partire dalla fine degli anni Venti: *“a Friosa, quando avevo quattro anni, c'era in pieno inverno [...] e c'era due metri di neve, ero davanti alla stalla e vedevo due figure venire giù, uno dal fianco dell'altro, tutto coperto, si vedeva solo le braccia e la testa e il collo, non riuscivo a capire bene. Quando sono arrivati venivano giù forte, sollevavano una nube di neve... quando sono arrivati lì davanti, (ho visto che) era mio fratello che aveva dieci anni più di me. [...] io ho incominciato lì davanti a casa, c'era una piccola discesa, avevo paura”*.

All'epoca Friosa era, insieme alle borgate Scarrone e Pellone, uno tra gli ultimi centri abitati che popolavano la val Maudagna. A monte di esse esisteva una sola mulattiera che proseguiva fino alle malghe in alta quota, ma essa veniva principalmente utilizzata nelle stagioni più calde dai margari che portavano il bestiame a pascolare.

“E allora andiamo sulla Turra, avevo un'idea di dove era, ma non ero mai andato. Allora sci ai piedi da Friosa a Scarrone, poi su, e non si affondava perché c'era una strada che d'estate passavano con dei carretti tirati a mano a portare il fieno e d'inverno con le slitte.” Furono questi gli anni in cui le future piste del Mondolé Ski venivano “tracciate” dai primi sciatori: *“Allora su per Pogliola, dove c'è la seggiovia che passa su quella cresta, e su e fino a Colla Bauzano e poi si gira su Cima Durand: di lì uno spettacolo sulle montagne, il Monviso, ecc... tutto allora è stata una cosa straordinaria. Poi giù sulla Turra, la Seletta... è stata una lunga discesa arrivare a Friosa.”*

Gli sci di quell'epoca erano strumenti piuttosto rudimentali, dei semplici pezzi di legno lavorati quel poco da permettere di scivolare su neve non battuta. Dunque, l'idea di partire dai 2092 metri di Cima Durand per arrivare ai quasi 900 metri di Friosa fu un'impresa non di poco conto, sia per quanto riguarda la salita che la discesa.

In seguito alla Seconda Guerra Mondiale il signor Tassone trovò impiego per un periodo sotto le Ferrovie dello Stato, ma la sua passione per lo sci non lo abbandonò.

Nel dopoguerra la televisione entrò nelle case degli italiani tramite la RAI a partire dal 1954, con la nascita di alcuni programmi di divulgazione e intrattenimento. Uno tra questi programmi, chiamato “Lascia o raddoppia?”, venne presentato da un allora giovanissimo Mike Bongiorno. In questa trasmissione i concorrenti si presentavano come esperti di una specifica materia sulla quale il presentatore poneva loro domande dettagliate. Di volta in volta, i concorrenti potevano raddoppiare il loro montepremi accettando una domanda sempre più complessa, oppure “lasciavano” per confermare e portare a casa la cifra che avevano raggiunto. Il signor Tassone venne spinto a partecipare, proprio per la sua grande

²² Il signor Tassone è purtroppo venuto a mancare il 26 ottobre 2023, a poche settimane dal compimento di 100 anni.

conoscenza dello sci. Fu così che invio la domanda di partecipazione e il 6 febbraio 1957 venne chiamato per andare a fare il colloquio in corso Sempione, 27 a Milano, sede della RAI. Partecipò a varie puntate della trasmissione e, da lì a poco, si trovò a scalare le vette per raggiungere il montepremi sempre più alto. Quel periodo viene ricordato da Piero Tassone come un momento di grande fama, dato che vari giornalisti lo intervistavano sulla sua partecipazione e sulla sua vita privata.

All'epoca l'unica stazione sciistica presente nella zona era Frabosa Soprana, con la seggiovia del Monte Moro. La sua costruzione aveva portato lo sci nel monregalese e aveva fatto conoscere al mondo il campione di sci Eugenio Bonicco. A quei tempi Tassone e Bonicco si trovavano spesso sulle piste di Frabosa per esercitarsi e passare le giornate sulle nevi. Tassone, il quale era investito dalla fama dovuta alla trasmissione della RAI, si trovava a firmare autografi e parlare con ammiratori che si complimentavano con lui per i risultati raggiunti, e fu allora che ci fu un incontro decisivo per la nascita della stazione: *“Ma lì è venuto un bel bambino che aveva quattro anni, capelli biondi, ricci. Lì vicino a me mi guardava e mi ha detto: Tanti auguri. E è andato via. Io al giovedì dopo [n.d.r.: in trasmissione] ci mando un saluto.”* Lo stesso racconto mi viene riportato in una telefonata del 15 giugno 2023 fatta al signor Paolo Modena, all'epoca il bambino dai capelli ricci e biondi: *“Ha vinto e in trasmissione ha ricordato... ha fatto il mio nome. Che bella cosa. Ha detto “voglio ringraziare un bimbo con i boccoli biondi””*

Quel bambino era il figlio dell'Ingegnere Ugo Modena, classe 1919. All'epoca era a capo dell'ufficio tecnico del Comune di Savona e appassionato fin da giovane di sci. Il signor Tassone ricorda: *“Mi hanno scritto e mi hanno detto “passa a trovarci”, e così facciamo un pranzo insieme e siamo diventati amici. Poi io li ho invitati a Friosà a fare un pranzo con me. E a piedi, sul sentiero, siamo andati là su, dove la strada gira per salire ai quarti. Da qui ci vuole un'ora e mezza. E all'Ing. Modena ci è venuto in mente di fare una... di far nascere una stazione di sport invernale.”* Il figlio dell'ingegnere spiega: *“mio padre si è innamorato del posto e da lì hanno cominciato a ragionare e a pensare di mettersi in questa impresa titanica”.*

Il signor Tassone uscì dal programma con 2 milioni e 560 mila Lire, ma soprattutto, grazie all'aiuto della RAI e di Mike Bongiorno, riuscì a trovare lavoro al “Grand Hotel Cervinia” gestito dal Dottor Luigi Gallia per poi finire a lavorare qualche anno dopo al Plateau Rosa.

La stazione, nata quasi per caso, venne dunque ideata sulla fine degli anni Cinquanta. Però, tale località, non aveva il nome con cui tutt'ora si identifica, dato che il posto è coronato di varie aree con nomi differenti come Ceresole, Quarti, Selletta, Mirafiori, ecc... “l'Ingegnere Modena mi diceva: “bisogna che ci mettiamo un nome”. Un giorno arriva e mi dice, come li chiamate i rododendri voi in dialetto? Li chiamiamo artusin. E con mia moglie ieri sera abbiamo pensato che la chiamiamo Artesina.”

Dunque, l'origine del nome non è altro che un'italianizzazione di come vengono chiamati i rododendri, arbusti che costellano i pascoli di Artesina e dintorni, i quali nei tardi mesi primaverili fioriscono colorando le montagne di un rosa acceso.



Figura ART.1: una tra le prime foto dello skilift Gaviot con sullo sfondo la strada che porta ai Quarti.

Archivio famiglia Tassone

La nascita di questa località venne ben accolta dai giornali locali, i quali auspicavano un futuro florido per la valle. Un articolo del giornale Unione Monregalese del 21 maggio del 1960 descrive in toni piuttosto positivi e monumentali l'inizio di questa impresa:

“già nel discorso anno per la geniale e ardimentosa iniziativa di società privata, alle sorgenti del Maudagna e nell'incantevole conca del Ceresole sta sorgendo un villaggio alpino per lo sviluppo del soggiorno estivo ed invernale e dello sport sciistico. [...] Basterà tuttavia accennare che si tratta del villaggio che, dalla società stessa residente nella città di Savona prende il nome Artesina e che consiste in un complesso di costruzioni alberghiere da gareggiare con le più rinomate stazioni di soggiorno e di turismo alpino, dotato di acque sorgive e naturali, di boschi resinosi e prati e del più incantevole panorama montano, nonché attrezzato di palestre e scivole per raggiungere il sistema del Prel, quello del Tura e per l'accesso alla stazione di Lurisia.” Nello stesso articolo si scrive di come la strada fosse in buona parte conclusa e che *“sono già stata gettate le fondamenta di vari edifici nel largo spiazzo già ricavato alle rive del Maudagna.”*

Una società, la Uffici Tecnici Riuniti (con sede a Torino in via Nizza n.9), inviò al comune una lettera per mostrare interesse nei confronti della società per investire nell'operazione su Artesina. Non è dato sapere quali fossero i loro intenti, ma si può presupporre che non entrarono nell'operazione.

Il 21 gennaio 1959 l'Ingegnere Ugo Modena²³, in una lettera indirizzata al Comune, fece un elenco di richieste:

- Allargamento della strada fino alle case Bergamino e costruzione di un nuovo tronco da quella zona al nuovo centro;
- La possibilità di edificazione di diversi complessi alberghieri e servizi relativi;
- La possibilità di impianti funiviari per lo sfruttamento turistico delle vallate e cime circostanti.

Con una lettera del 12 marzo del 1959²⁴ il sindaco di Frabosa Sottana, il Cav. Mario Blua, comunica all'Ingegnere Ugo Modena che il Consiglio Comunale nella riunione del 28 febbraio 1959 ha deliberato di vendere un appezzamento di terreno in località Ceresole, in seguito alla sua richiesta. Successivamente, il Comune chiede che i lavori di costruzione del Villaggio Alpino Artesina partano entro i sei mesi dalla stipulazione del contratto di vendita del terreno, e che entro il primo triennio dalla data del contratto sarà ultimato circa un quinto dei lavori del progetto di massima approvato dal Consiglio Comunale (delibera 2 del 28 febbraio 1959). Il Comune dovette impegnarsi per attuare gli espropri dei terreni siti lungo il nuovo tronco di strada che dal bivio Bergamino dovrà raggiungere la nuova località, esclusivamente sulla sponda destra del torrente Maudagna (ovvero quella posta a est).

²³ Da Archivio Storico Comunale di FS – Sezione II V.1.50 – n°790 “Vendita terreni in località Artesina 1959-1963”

²⁴ Ibidem

3.2.4. ANNI SESSANTA – LO SVILUPPO E I NUOVI IMPRENDITORI

L'iniziale progetto dell'Ingegnere Modena prevedeva il collegamento tra le cime del Mondolé e della Turra con la zona turistica della Balma e del Prel, oltre alla sistemazione urbanistica di tali aree e la realizzazione di una strada per raggiungerle. Lo stesso ingegnere, in uno dei vari incontri con la municipalità, presentò un primo piano di "sistemazione urbanistica" del centro (figura ART.2). Nella tavola si individua una distribuzione degli edifici in quella che sembra essere Artesina bassa (dedotto dalle quote altimetriche e dalla presenza dei torrenti). L'ingresso al centro si ha tramite un viadotto sul torrente Maudagna, per poi sbarcare su un piazzale sul quale si collocano vari edifici.

Tra questi si può identificare quello colorato in rosso, con orientamento sud-ovest nord-est: questo edificio è probabilmente l'hotel Artesina, realizzato successivamente. Poco sopra esso si trova quella che sarebbe stata la cappella della località che si sviluppa su tre ali disposte a 120° ognuna. Oltrepastato il torrente Ceresole si giunge in quella che l'ingegnere aveva individuato come area residenziale: qua si trovano sei condomini non connessi tra loro. Non è dato a sapere quanti fossero i piani e quale fosse la loro capacità residenziale. Poco più a valle di quest'area viene identificata un'area verde probabilmente dedicata ad impianti sportivi quali campi da gioco. Inoltre, nella parte in basso a sinistra della tavola si intravede una linea che identifica la "seggiovia al Mondolé": questa sarebbe collocabile sullo stesso tracciato della attuale seggiovia Mirafiori.

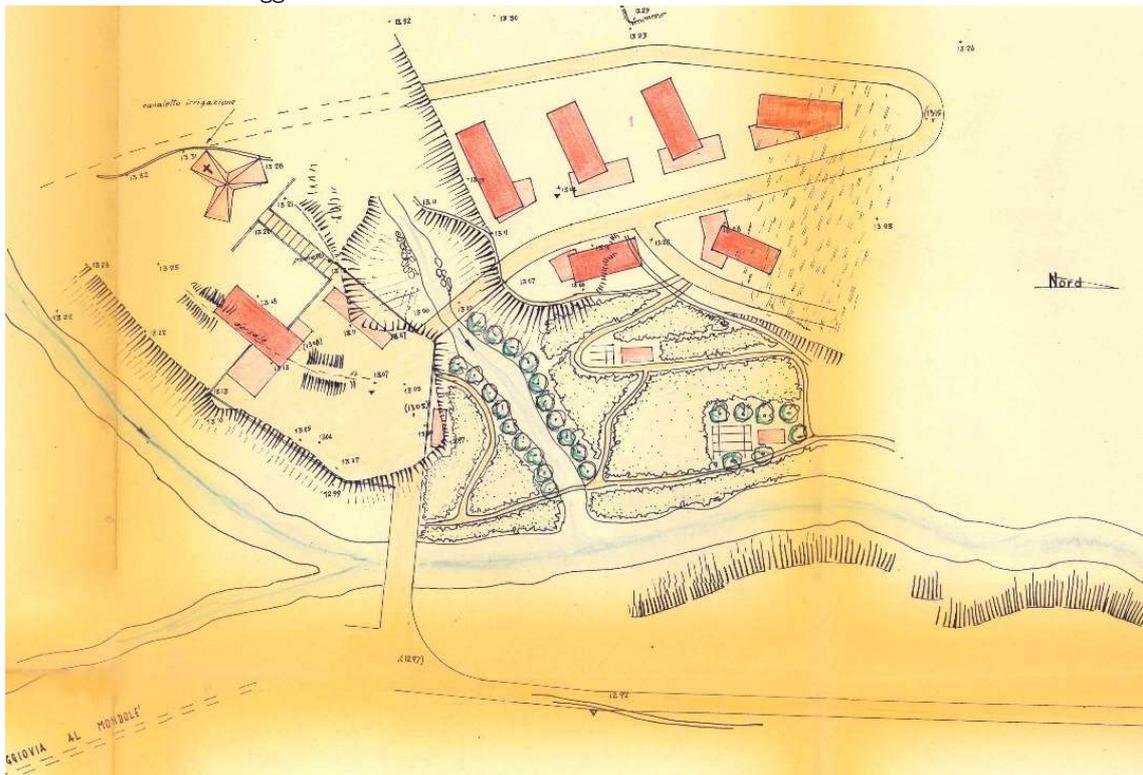


Figura ART.2: "Sistemazione urbanistica Artesina, nuovo centro turistico"

Archivio Storico Comune di Frabosa Sottana (Costruzione del complesso turistico Artesina. Progetto di massima e corrispondenza 1959-1960) - fascicolo n. 1432

Il 2 luglio del 1959, con l'atto numero 8, il Comune vende all'Ing. Modena un primo appezzamento di terreno di 30.000 mq²⁵. La prima problematica riscontrata è che buona parte di tale area è occupata da bosco ed è scoscesa, mentre quella libera è normalmente dedicata ai pascoli. Tali caratteristiche del terreno vengono rimarcate dal geometra Giovanni Battista Dragone di Mondovì, che descrivere il

²⁵ Archivio Storico Comunale di Frabosa Sottana – Sezione II V.8.9 – n°1432 "Costruzione del complesso turistico Artesina. Progetto di massima e corrispondenza 1959-1960"

terreno come privo di vegetazione, mentre il geometra Mario Lanza riporta che l'area è "di natura terrosa e con sassi affioranti". Sempre il geometra Lanza riporta che gli unici redditi da quei terreni sono i pascoli che li occupano nei mesi estivi; invece, la restante area nei pressi del torrente Ceresole è ricoperta da una fitta vegetazione e con terreno acquitrinoso. Il geometra Lanza, il 5 ottobre 1961, venne incaricato dall'amministrazione comunale per poter valutare economicamente il valore dei lotti che il comune avrebbe dovuto vendere all'Ingegnere Modena. Esso suggerisce un prezzo di cento lire al mq. Invece, il primo giorno di gennaio dell'anno precedente, il geometra Dragone aveva redatto una perizia per il sig. Tassone, il quale aveva richiesto di acquistare un terreno di 2800 mq al prezzo di 70 lire al mq, dato che si impegnava a costruire una pensione o rifugio alpino di circa 15 camere, campi da tennis, giardini, campi da bocce, ecc... con impegno a concludere le costruzioni prima del 1963. Nella stessa perizia il geometra spiega che la località è sprovvista di strada di collegamento, fondamentale per realizzare tutto il resto. Nell'archivio comunale sono depositati alcuni atti firmati al 1959 dove privati cittadini della val Maudagna vendevano al Comune di Frabosa Sottana i loro terreni, utili per la costruzione della strada da Miroglio a Ceresole. A mostrare interesse alla costruzione della strada è persino il Deputato Pier Luigi Romita che, in una lettera da Milano del 15 aprile 1959, chiede a che punto siano i lavori della viabilità e se servisse un aiuto nel realizzare gli interventi, soprattutto in vista di una prossima progettazione di impianti e alberghi in zona.



Figura ART.3: Piero Tassone (a sinistra) e Ugo Modena (a destra) nei pressi di Artesina bassa.

Archivio famiglia Tassone

Per quanto riguarda il comparto sciistico, come ricorda il signor Tassone, il primo impianto fu lo skilift Gaviot della ditta Teletrasporti Genova che funzionò per la prima volta il 6 gennaio del 1961, alle ore 8 30. L'impianto partiva dall'ingresso di Artesina, a quota 1300 mslm circa, per arrivare nella zona del Colletto, a quota 1680 mslm. Esso affrontava un tratto iniziale con una pendenza piuttosto elevata, per poi arrivare nella zona dei Quarti dove la pendenza diventava contenuta. Tutt'ora, le piste del Colletto, vengono usate come campo scuola per principianti.

Insieme alla costruzione del primo impianto seguì la progettazione dell'hotel pronto per accogliere i futuri sciatori e un locale per poter fornire un servizio di ristoro. Nacque così l'hotel Artesina,

individuabile nella planimetria di massima dell'Ingegnere Modena, e il ristorante La Greppia, visibili nella figura ART.3 (l'hotel a destra e il ristorante a sinistra). Tali edifici sono tutt'ora presenti nella parte bassa di Artesina, e solo il ristorante mantiene la sua destinazione d'uso originale, mentre l'hotel è stato successivamente riconvertito ad alloggi privati agli inizi degli anni Settanta.

Nello stesso anno dell'apertura degli impianti, alle ore 20 del 28 dicembre all'interno del Comune di Frabosa, viene ufficializzata la compravendita dei terreni di Artesina. Si vendono 14.490 mq di terreno al prezzo di 100 lire al mq. L'ingegnere acquista le aree classificate al catasto terreni come foglio XXVII mappale 7 e si impegna a seguire il progetto di massima allegato al contratto 8 del 2 luglio 1959, ovvero quello descritto in precedente. Per quanto riguarda la strada, l'Ing. Modena si assume a proprio carico la manutenzione della strada da Miroglio ad Artesina, sollevando di fatto il Comune dall'obbligo di manutenzione. Quest'ultimo riserva a Modena l'esclusività di installazione di impianti funiviari e costruzioni di alberghi, ma unicamente nella zona di proprietà.

La costruzione della strada fu fin dal principio il grande ostacolo di questa impresa. Come scritto in precedenza, per arrivare al fondo della val Maudagna era presente una strada utilizzata unicamente per la transumanza o la raccolta del legname. I lavori per trasformarla in transitabile dalle auto iniziarono fin da subito, e comportavano la rimozione di numerose pietre e la costruzione di tre ponti. Come riportato dal sig. Tassone nel libro "Piero Tassone: Cervinia, Frabosa e... gente famosa" l'ingegnere si era preoccupato un compressore per le pietre più grandi, mentre aveva delle mine che gli permettevano di far esplodere nei punti più complessi²⁶. Dei tre ponti solo uno era stato realizzato, dato che gli operai che lavoravano all'opera erano solo otto o nove. Fu compito di Tassone andare a reclutare ulteriore manovalanza a Miroglio, nonostante essi fossero pagati poco e con ritardo. Nonostante tutto, nell'Epifania del 1961 lo skilift Gaviot iniziò a portare in quota i primi sciatori con un gruppo elettrogeno, dato che non era ancora arrivata la corrente elettrica, e come direttore tecnico della stazione l'ingegnere Modena aveva voluto proprio Tassone, il quale si era preso una pausa dal lavoro a Cervinia. Il primo giorno, come racconta Tassone nel suo libro, avevano visto arrivare un pullman e una cinquantina di automobili, e di volta in volta la clientela arrivava. Tuttavia, il trattore che serviva per pulire le strade non aveva grande utilità in caso di nevicate intense, soprattutto perché la strada non era asfaltata ma solo ricoperta di ghiaia. E già a poco più di sei mesi dall'atto di compravendita, il 15 agosto 1962, in un verbale di deliberazione del Comune si prende atto di lamentele di numerosi utenti sullo stato di transitabilità della strada per raggiungere Artesina. La strada viene indicata come quasi del tutto impraticabile e che necessiterebbe di essere mantenuta dall'Ing. Modena; dunque, il Comune lo invita a prendere provvedimenti e sistemare la strada.

In una raccomandata del 4 marzo 1963 l'Ing. Modena rinnova al Comune la sua intenzione di acquistare 100.000 mq di terreno, dato che quelli acquistati in precedenza, a suo dire, erano completamente ricoperti da bosco e dunque non utilizzabili per costruzioni, strade, piazzali o impianti. Ciò che non era bosco era area che era stata destinata a piazzali o altra funzione al servizio dello sci. Inoltre, nella stessa raccomandata, l'ingegnere si impegna ad iniziare immediatamente la costruzione della cabinovia Artesina – Sella Pogliola, con diramazioni per cima Durand e Rocche Giardina, a costruire una sciovia in Prato Naban²⁷, a realizzare entro la successiva stagione un nuovo ristorante, tre ville e terminare il rifugio FIE Ligure. Infine, si inizia a discutere per presentare un primo piano particolareggiato di esecuzione al comune.

È nel 1963 che entrano come protagonisti nella storia della località altri due personaggi menzionati precedentemente: Stirner Palmieri e Giovanni Conti. Il primo, savonese, nacque il 7 dicembre del 1918,

²⁶ Rulfi G. e F. (2009), Piero Tassone: *Cervinia, Frabosa e... gente famosa, Prologo di Frabosa Sottana*, p. 118

²⁷ La località non è presente nella cartografia della zona né tutt'ora è conosciuta l'ubicazione.

mentre Conti nacque a Roccavignale (SV) il 30 dicembre 1912. Non è dato a sapere come entrarono in contatto i due signori con l'Ingegnere Modena, ma sapendo che quest'ultimo era a capo dell'ufficio tecnico del Comune di Savona e che i due imprenditori operavano nello stesso comune, si può presupporre che i primi contatti derivino da incontri per motivi burocratici. I due imprenditori erano uniti in una società di costruzione, la Edildomus, la quale operava nella città di Savona. Di loro costruzione è la piazza Martiri della Libertà, nella zona Oltreteimbro, su progetto degli architetti Adolfo Barile e Marcello Fusconi sul finire degli anni Cinquanta²⁸.

I due imprenditori entrarono inizialmente in società con l'Ing. Modena, il quale deteneva una parte delle quote della neonata "Artesina s.p.a.". La società venne istituita il 5 giugno 1963 con la dicitura di "esercizio di impianti filoviarî, sportivi e simili nell'ambito territoriale del Comune di Frabosa Sottana (Cuneo)" con sede in via Paleocapa, 5 a Savona. Solo qualche giorno prima l'Ingegnere Modena aveva inviato alla società una lettera dove conferma l'autorizzazione ad eseguire tutti gli impianti a fune e le opere inerenti ricadenti sulle zone a lui date in concessione esclusiva con gli atti n°8 del 2 luglio 1959 e n°29 del 28 dicembre 1961.

Purtroppo, dai vari documenti e dai racconti ascoltati per la redazione di questo elaborato, il potere dell'Ingegnere Modena andava ad essere sempre meno nelle scelte decisionali per la stazione, sia nella stessa società di Artesina che con il Comune, a favore di un maggiore sviluppo di Prato Nevoso²⁹. Ciò lo testimonia la varia corrispondenza dell'estate del 1963 tra lui e il Comune di Frabosa:

- L'8 luglio Modena scrive al Comune che malgrado le promesse verbali non è stato fatto nulla in merito all'acquisto di terreni. Questo porta a uno stallo dello sviluppo insediativo e impiantistico da parte dell'ingegnere e da parte del comune in merito ad un eventuale benessere economico. Il sindaco, dalle parole di Modena, sembra tenerci particolarmente allo sviluppo della valle, soprattutto per evitare uno spopolamento verso nuove fonti di ricchezza e benessere.
- Il 15 luglio il Comune risponde che i danni che si creano sul territorio per la loro tarda risposta non è cosa vera e che sarà loro cura provvedere a portare avanti la vendita.
- Il 5 agosto 1963 l'Ing. Modena scrive una dura lettera al Comune in seguito dopo essere stato ignorato accusando il Sindaco di osteggiare il suo operato e rallentare lo sviluppo della zona.



Figura ART.4: Cestovia Sella Pogliola - metà anni '60
Si nota la presenza di cesti di varie colorazioni e la partenza piuttosto distante dal primitivo centro. Sullo sfondo, partendo da sinistra, si vede una villa privata, l'hotel Artesina, il condominio Edelweiss in costruzione, il ristorante la Greppia e la stazione di partenza.

Archivio Artesina s.p.a.



Figura ART.5: Seggiovia Sella Pogliola - metà anni '70
Ad una decina di anni dalla costruzione vennero rimossi i cesti a favore di seggiolini monoposto, rimasti fino al 1995. Sullo sfondo, partendo da sinistra, si vede oltre agli edifici prima elencati, il rifugio FIE, il condominio Faggi e Cristal in costruzione e gli skilift doppi Mirafiori della ditta Leitner di Vipiteno.

Archivio Artesina s.p.a.

²⁸ Dal sito "Censimento architetture contemporanee": <https://urly.it/310jk9>

²⁹ Questo aspetto viene maggiormente affrontato nel capitolo dedicato alla nascita e sviluppo di Prato Nevoso.

Nel mentre, la nuova cordata di imprenditori aveva in mente di proseguire sul piano degli sviluppi sciistici e sviluppi urbanistici. Sull'asse degli impianti a fune l'Artesina s.p.a. aveva richiesto alla ditta F.lli Marchisio di Torino (stessa azienda della seggiovia Monte Moro di Frabosa) la progettazione di una cestovia biposto per collegare il centro fino alla zona chiamata Pogliola. La partenza di questo impianto si collocava ad un centinaio di metri più a monte dell'abitato: ciò era dovuto al passaggio di un torrente, che successivamente venne interrato. La partenza consisteva in un edificio di modeste dimensioni e senza particolare pregio architettonico, il quale conteneva il sistema di tensionamento dell'impianto. Il tracciato si sviluppava sull'attuale pista della Mirafiori e, come si vede nelle figure 1.4 e 1.5, era costituito da pali a "traliccio", tipici di questa azienda. Altra particolarità ripetuta in molti impianti realizzati dalla Marchisio era la stazione di arrivo³⁰: essa è tutt'ora esistente e, dopo lo smantellamento dell'impianto nel 1995, è stata trasformata in punto ristoro. Questo edificio si sviluppa su due piani: al piano terra si trovava lo sbarco degli sciatori e il giostazione, ovvero dove il seggiolino compiva un giro di 180° sulla puleggia motrice per tornare a valle, mentre al piano primo si trovava il motore con il pulpito di comando appositamente inserito nell'aggetto che caratterizza gli edifici di questa azienda. Tale impianto entrò in funzione nell'anno successivo, il 1965.

I primi risultati degli sforzi dei nuovi amministratori si vedono nel verbale di deliberazione n°18 del 19 aprile 1964³¹, dove il comune di Frabosa accetta la richiesta della società di vendere 523.600 mq di terreno di proprietà comunale al prezzo di 10 lire al mq. Tali terreni comprendevano zone sfruttabili per la costruzione e pendii ripidi, con l'idea di usarne un quarto per aree fabbricabili a scopo turistico e la restante parte per zone verdi, campi, piste e parcheggi. La società si sarebbe occupata per sei anni di gestire la strada al 50% insieme al Comune, con la condizione che la Immobiliare Prato Nevoso s.p.a. la avrebbe allargata a 7 mt. Oltre a ciò, viene richiesta la realizzazione di linee elettriche e telefoniche, mentre si inizia a parlare di una strada di sei metri di larghezza che colleghi la zona del Quarti (Artesina alta) a quella di Ceresole (Artesina bassa). I signori Conti e Palmieri fanno presente, durante il consiglio comunale, di aver speso notevoli somme di denaro e che, con la vendita dei terreni alla società Immobiliare Prato Nevoso s.p.a., si riduce notevolmente l'area destinata per costruzioni e impianti turistico sportivi concessa all'Ing. Modena³², con grave danno a loro che sono subentrati successivamente, insistendo per avere lo stesso prezzo dato all'altra società. Si giunge ad un prezzo di 15.000.000 di Lire per il territorio richiesto, mentre il confine per poter mettere gli impianti è segnato sul Rio Giacchino-Balma: *"la limitazione della linea Rio Giacchino Balma dell'esclusiva per impianti e costruzioni turistico sportive concessa all'Ing Modena dal Comune di Frabosa Sottana con i contratti 8 del 2/7/1959 e 29 del 28/12/1961"*. Nello stesso anno si inizia a pensare alla costruzione di un ristorante e di un primo edificio residenziale: il rifugio Gaviot e il condominio Marguareis. Questi progetti erano volti a sviluppare un'altra area della stazione che non fosse quella di Ceresole (Artesina bassa o 1300), più angusta e con meno area edificabile, ma quella dei Quarti (Artesina alta o 1400), molto più spaziosa ma con minore sviluppo di impianti e piste. Questa zona era già raggiunta dallo skilift Gaviot e, grazie alla pendenza favorevole, era stato installato un altro skilift baby, chiamato dei Quarti³³. L'intenzione della società era di sfruttare al

³⁰ Alcuni esempi di edifici simili si possono trovare nella ex cestovia di Lursia e nelle ex seggiovie di St. Grée, Crissolo, Pontechianale, Alpe Colombino e Prali.

³¹ Archivio Storico Comunale di Frabosa Sottana – Sezione II V.1.39 – n°769 "vendita terreni in località Prel alla Società Immobiliare Prato Nevoso e sviluppo turistico della zona 1949-1972"

³² Aree concesse all'Ingegnere Modena dal Comune di Frabosa con i contratti 8 del 2/7/1959 e 29 del 28/12/1961.

³³ Di tale impianto si conosce poco e si presuppone che sia di origine artigianale. Le poche foto che lo ritraggono mostrano che il tracciato non era parallelo al Gaviot ma partiva dall'attuale piazzale per arrivare un centinaio di metri più a monte. Inoltre, sempre dalle foto si vede che tale impianto venne sostituito almeno una volta, dato che i pali di sostegno della fune hanno una struttura diversa.

meglio i pendii modesti di quest'area per crearne una pista da sci per i principianti che si sarebbero approcciati per le prime volte al mondo dello sci.

La progettazione di questo edificio viene affidata all'architetto Marcello Fusconi, già menzionato in precedenza. Fusconi progetta un edificio di sette piani fuori terra con tetto spiovente a due falde. Nel disegno si vede che il palazzo era stato previsto con un prospetto simmetrico, con i primi due piani rivestiti in pietra. Il piano terra, con grandi vetrate, sembrava essere destinato ad attività commerciali, mentre il primo, destinato alla ristorazione, disponeva di una grande terrazza da cui ci si poteva accedere utilizzando una scala centrale. Il condominio, al secondo piano, era diviso internamente in due unità, una rivolta verso il fondovalle e l'altra rivolta verso il Mondolè, probabilmente già in vista della creazione di un eventuale hotel. Quasi la totalità di appartamenti erano bilocali o trilocali, ma solo quelli rivolti verso il Mondolè disponevano di un balcone. In previsione della presentazione del progetto venne realizzato una vista prospettiva dell'edificio, riportata nella figura ART.6. Ovviamente, lo sfondo è tutt'altro che quello reale, dato che vengono mostrate montagne vagamente ispirate al Mondolè, ma con l'orientamento e la disposizione totalmente errate.

Il progetto subisce una sostanziale modifica nella variante n°103 del 15 novembre 1967. Innanzitutto, il progetto passa in mano all'ingegner Federico Bertone di Savona, mentre il disegno dei prospetti cambia notevolmente. Il condominio si avvicina alla forma attuale: non è più simmetrico, i balconi non sono a ballatoio ma singoli, il piano terra viene abbassato fino a farlo risultare interrato.



Figura ART.6: Prospetto tridimensionale del condominio Marguareis
Archivio edilizio del Comune di Frabosa Sottana, licenza edilizia n°73 del 17 luglio 1967

Il risultato finale, ovvero quello che è oggi l'hotel/condominio Marguareis è tuttavia molto simile a quanto si vede nel progetto del 1967. La sostanziale differenza è che il piano terra è come presentato nel primo progetto, ovvero con attività commerciali e di ristorazione. L'edificio è, a partire dall'estate del 2023, oggetto di restauro, il quale ha cambiato il prospetto principale che si volge sulla piazza centrale, andando a uniformare la tinta bianca della facciata e rimuovendo le fasce marroncino degli sfondati.

In questo elaborato non verrà affrontata la progettazione e la costruzione di ogni singolo edificio nel dettaglio, ma in casi come quello del condominio Marguareis è meglio soffermarsi per comprendere

come spesso tra ciò che la committenza e il progettista prevedevano inizialmente e cosa è stato effettivamente realizzando ci sia una differenza abissale.

Contemporaneamente alla costruzione di questo edificio venne anche realizzato lo skilift Colletto e Quarti, a sostituzione della sciovia artigianale menzionata in precedenza. Questi due skilift, sempre di costruzione F.lli Marchisio, affiancavano parte dello skilift Gaviot creando un campo scuola per principianti e intermedi. Nell'altro settore, ovvero a monte della cestovia, venne costruito il primo skilift in zona Pogliola. Tale zona porta il nome di un comune posto tra Cuneo e Mondovì, e furono proprio le suore residenti in un monastero presente in quel comune che possedevano terreni in val Maudagna, ai quali hanno poi dato questo nominativo³⁴. Questo impianto servirà successivamente per raggiungere un altro skilift realizzato nel 1968, il Mondolé. Quest'ultimo passa in un canale che regala una tra le piste più amate e più complesse del comprensorio. È proprio la montagna omonima che rende unica quest'area sciabile, dato che la protegge dall'esposizione solare mantenendo sempre una neve ottimale. Lo skilift Mondolé raggiunge Colle Bauzano, un valico che mette in collegamento la val Maudagna con la valle Ellero. Difatti, arrivati su questo colle, si ha la vista su varie cime delle Alpi Marittime, tra cui il Seirasso e il Marguareis. Da Colle Bauzano, nel 1969, viene realizzata la partenza di un ulteriore skilift, il Cima Durand: tale monte, di 2092 metri, è il punto più alto della zona raggiungibile con impianti del Mondolé Ski. Raggiungendo questa vetta con gli impianti, la Società poteva dunque aver raggiunto un primo grande obiettivo, dato che si poteva offrire allo sciatore in visita un dislivello di quasi 800 metri con un bacino sciabile piuttosto ampio. Le mire espansionistiche della Artesina s.p.a. per una decina di anni rallentano e nessun nuovo impianto viene realizzato, ad eccezione dei due skilift Mirafiori I e II, della ditta Leitner di Vipiteno (BZ), costruiti paralleli alla seggiovia Sella Pogliola.

Invece, sul piano dell'edilizia, la località inizia la sua grande espansione a partire dalla metà degli anni Sessanta. Dal 1965 la Edildomus, società sempre di proprietà Conti e Palmieri, si occuperà della gestione immobiliare della stazione. Il 27 dicembre 1965 la società scrive al sindaco di Frabosa per una variante al programma di fabbricazione, a firma dell'Arch. Marcello Fusconi. L'architetto, allo stato di fatto, descrive la presenza di un albergo ristorante di cento posti letto, un piccolo complesso con negozi (probabilmente fa riferimento al condominio Marguareis), due ville e la costruzione da ultimare di un condominio di 24 alloggi (probabilmente il condominio Edelweiss, che si vede in costruzione nella figura ART.4). L'area era classificata, nel programma di fabbricazione, come "comprensorio rurale" e l'architetto richiede che si venga fatta tale variante per portarla in "zona speciale", così da poter realizzare gli interventi necessari per la costruzione del centro sciistico.

Si conosce che, il 1 ottobre del 1966³⁵, i lavori eseguiti ad Artesina sono: la linea telefonica, la strada a servizio della località Quarti (Artesina alta), l'acquedotto e fognatura per tale località, l'albergo-ristorante-bar di ottanta posti tavolo con bar, sala TV, dieci camere e ampio piazzale antistante, due skilift in località Quarti e Sella Pogliola e ampliamento a nove metri del tronco di strada da Ponte Bergamini ad Artesina, con relative cunette e muri e un grande piazzale per posteggio di auto.

Il 31 maggio del 1966 tramite verbale di deliberazione del consiglio comunale, viene approvato il piano di fabbricazione di Artesina presentato dai signori Conti e Palmieri. È in scala 1:5000 ed è stato redatto dall'architetto Marcello Fusconi. Esso identifica in due aree il territorio: comprensorio speciale (art. 13 del regolamento edilizio) e comprensorio rurale (art. 20 del regolamento edilizio). Tutto il complesso di Artesina viene identificato come comprensorio rurale.

³⁴ Dal volume di Mainardi A. (1979), *Vecchia Frabosa: storia di gente venuta dal monte, che sul monte ha vissuto, sofferto e sperato*, Milanostampa

³⁵ Da una lettera di Artesina s.p.a. al sindaco di Frabosa Sottana del 1° aprile 1967 – Archivio Edilizio del Comune di Frabosa Sottana

Di particolare importanza è il programma di fabbricazione presentato da Conti e Palmieri a firma dell'Arch. Fusconi. Esso non è datato, ma si può far risalire alla fine degli anni Sessanta. Il programma di fabbricazione è un progetto planivolumetrico della località, dove si evidenziano strade, costruzioni e zone varie esistenti e in progetto.

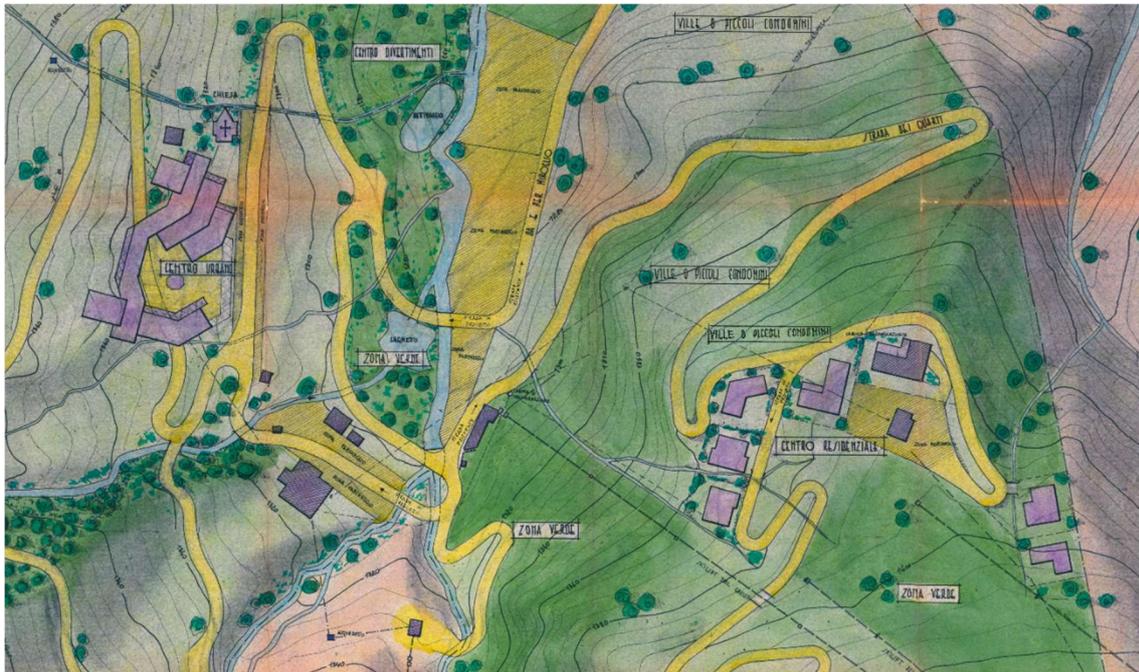


Figura ART.7: Estratto della tavola del "programma di fabbricazione" a firma dell'Architetto Marcello Fusconi
Archivio Storico Comune di Frabosa Sottana (Regolamento edilizio e programma di fabbricazione – modifiche e integrazioni 1967/69)

L'elaborato è un documento piuttosto cruciale per la storia di Artesina, perché descrive quali fossero le intenzioni iniziali degli imprenditori per quanto riguarda lo sviluppo urbano del contesto.

Nella parte alta della tavola è presente la strada che da Miroglio giunge ad Artesina e, appena entrati, ci si trova un enorme parcheggio sulla destra. La strada dopodiché svolta per oltrepassare per la prima volta il torrente Maudagna, costeggiano a destra e sinistra una zona verde con laghetto e pattinaggio. Qua la strada si divide: un ramo va in località Ceresole, verso la Turra, mentre l'altro incontra un secondo bivio che va a ricongiungersi ad anello al bivio precedente. Da questo secondo incrocio, sulla sinistra parte la strada per la località Quarti (Artesina 1400), costeggiando sulla sinistra un edificio segnato come esistente, posto a ridosso della partenza dello skilift Gaviot³⁶. Salendo per quest'ultima si incontrano aree verdi destinate a "Ville o piccoli condomini" non meglio specificati nell'elaborato, giungendo di conseguenza a quota 1400 m.s.l.m. Qua si trovano, segnati come "Costruzioni esistenti", il condominio Marguareis e il rifugio Gaviot. A valle di essi, in un'area che oggi grossomodo comprende quella tra il campo scuola e il condominio Rododendri III, si trovano quattro edifici che vanno a costituire il "centro residenziale", collegati con una strada che prosegue fino a quota 1490 m.s.l.m., dove attualmente si trova la pista Gaviot. Insieme ad altri due edifici posti dove ora è presente il Mondolè 2 il piano costituiva un centro piuttosto modesto per quella che viene conosciuta come Artesina alta.

Ritornando al secondo bivio di Artesina bassa, svoltando a destra si segue il percorso attuale della strada, passando in mezzo ai già esistenti Hotel Artesina, ristorante La Greppia e il condominio Edelweiss.

³⁶ L'edificio seppure si trovi nella stessa posizione del condominio Terminal non è quest'ultimo, dato che venne costruito almeno un decennio più tardi. Si trattava di un edificio ad un piano posto sotto la partenza dello skilift Gaviot, probabilmente usato come deposito o come biglietteria.

Proseguendo ulteriormente si giunge al cuore della località: il “centro urbano”. Purtroppo, non è dato a sapere quali fossero nello specifico le intenzioni dei costruttori, ma da tale elaborato si possono presupporre alcuni aspetti. La strada verso monte attraversa il centro, il quale ha una forma simile ad un ferro di cavallo. È composto da vari volumi legati tra loro ma di sicuro posti ad altezza differenti, dato che in quel punto il terreno è discretamente scosceso. La forma particolare va a formare una piazza con al centro quella che sembra essere una fontana, con la presenza di portici in vari punti del fabbricato. L’idea sembra richiamare quella che qualche anno più tardi vedrà luce a St. Grée di Viola, il centro turistico alberghiero Porta della Neve. Questo complesso doveva avere dimensioni piuttosto elevate, dato che si estende da dove oggi è presente un parco giochi nei pressi del condominio Faggi Il fino ad arrivare al rifugio F.I.E., raffigurato esattamente sopra al complesso. A destra del rifugio venne prevista anche la chiesa, costruita con l’abside quasi a ridosso di un ruscello. La strada che oltrepassa il “centro urbano” prosegue per altri sei tornanti, andando a creare anche qui una zona volta alla costruzione di “ville o piccoli condomini”.

Dalla tavola emerge soprattutto come si volesse costruire una fitta rete di infrastrutture per collegare vari punti della località, come la strada che si collegava alla partenza della cestovia Pogliola, la quali si trovava distante dalla partenza degli impianti. A posteriori, il fatto che molte di queste strade non vennero realizzate, ha giovato allo sviluppo di maggiori piste da sci. Questo documento, nonostante sia quasi del tutto difforme da come è attualmente la località, è particolarmente interessante dal punto di vista tecnico, soprattutto perché getta le basi dello sviluppo urbanistico degli anni Settanta ad Artesina.

3.2.5. ANNI SETTANTA E OTTANTA – COSTRUZIONE ED EVOLUZIONE

Come riportato in un incontro avvenuto ad Artesina il 12 aprile 2023 con Fiorenza Palmieri, figlia di Stirner, viene ricordato come i due imprenditori savonesi visitarono alcune località francesi come Avoriaz per comprendere come organizzare e disegnare i condomini che avrebbero composto la località sciistica. Infatti, visitando in alcune stazioni sciistiche francesi come Les Orres, Le Foux d'Allos, la già citata Avoriaz, ecc... si possono notare ancora oggi edifici che presentano tratti molto simili con quelli presenti ad Artesina, ovvero con alcuni piani fuori terra, normalmente con pianta a dente di sega per una migliore illuminazione, e con la parte mansardata che presenta una copertura orizzontale rivestita con teli di color marrone scuro. Quest'ultima parte è destinata ad accogliere due o tre piani di ulteriori appartamenti. D'altronde, ad Artesina, sono ben dodici condomini costruiti secondo questa tipologia "alla francese", mentre solo quattro sono con il tetto a capanna che rispecchia una architettura più tradizionale.



Figura ART.8: Prospetto tridimensionale del condominio Rododendri II
Archivio edilizio del Comune di Frabosa Sottana, licenza edilizia n°938 del 3 maggio 1976

Il committente di tali opere era quasi sempre la società immobiliare Edilmontana s.p.a., con sede a Savona in via Don Minzoni, 2, ovvero la società di Conti e Palmieri che si occupava di realizzare immobili. Ad Artesina 1400 viene iniziato il 20 novembre del 1973 il condominio Rododendri I, con licenza edilizia n°604 del 24 agosto del 1973. Si tratta del primo condominio che si trova arrivando nella parte alta della località ed è di medie dimensioni. Era in previsione anche la realizzazione di autorimesse nella zona che attualmente ospita i parcheggi a raso, ma per motivi non conosciuti non vennero mai realizzate. La sua costruzione si concluse nel novembre del 1976.

Con la licenza edilizia n°727 del 20 maggio del 1974³⁷ venne concesso l'inizio lavori dell'edificio più voluminoso di tutta la località: il condominio Rododendri II. Anche questo immobile è a firma dell'architetto Marcello Fusconi e si compone di due corpi di fabbrica disposti tra loro ruotati di circa 120 gradi. I due corpi sono uniti dagli ambienti comuni dove sono presenti due rampe di scale e tre ascensori. Al piano terra si trova, tra i due blocchi, una sala condominiale per lo svago, mentre al piano

³⁷ Sostituita con la licenza edilizia n°938 del 3 maggio del 1976.

primo una terrazza per uso dei condomini. L'edificio si sviluppa su dieci piani, di cui tre interrati occupati da autorimesse (rivolte a monte verso il terrapieno) e appartamenti (rivolti a valle). Dispone di circa 180 alloggi, principalmente monocali e bilocali, con affacci verso monte e verso valle. Da monte, il grande complesso mostra quattro piani fuori terra, a cui vanno aggiunti altri due facenti parte della copertura realizzata con tetto piano e copertura della stessa fattura dei precedenti. Venne ultimato in tre anni, dato che il termine dei lavori venne identificato al 5 novembre del 1977.

Sempre seguendo la storia degli interventi di Artesina 1400 si devono menzionare i due condomini adiacenti Betulle I e II, posti nella parte più alta della località. I due immobili presentano caratteri molto simili, infatti vennero costruiti contestualmente a partire dal dicembre del 1976, anche se in tempi diversi come si può vedere nella figura ART.9. Anche in questo caso la firma stilistica e progettuale è dell'Architetto Fusconi. Nei Bucaneve, l'architetto, realizza due complessi che affacciano da un lato verso il Mondolè, mentre dall'altro verso la Celletta e Pian della Turra, a pochissimi metri dalle piste da sci.



Figura ART.9: Vista del 1980 circa di Artesina 1400. Si nota, sulla sinistra, il condominio Bucaneve I quasi concluso, mentre il Bucaneve II aveva solo le fondamenta. Sulla destra si vede anche, dietro il condominio Marguareis, il condominio Rododendri II in fase finale di cantiere.

Archivio Artesina s.p.a.

L'ultimo condominio realizzato ad Artesina alta è il Rododendri III, posto a valle dei Bucaneve in una "fetta" di terra compresa tra la strada e la pista di collegamento tra quota 1400 e quota 1300. L'edificio, di grandi dimensioni, è di sette piani fuori terra e risulta attualmente in parte sottoutilizzato, almeno per l'uso commerciale. Infatti, nel condominio sono presenti numerosi locali che in origine erano destinati ad attività commerciali o di ristorazione, come una particolarissima terrazza raggiungibile dalle piste che si affaccia in direzione cima Durand, ma solo uno è attualmente utilizzato³⁸. Nella parte nord, inoltre, è presente un corpo di fabbrica a livello inferiore del piano strada con, sul solaio, i basamenti per un eventuale ampliamento mai avvenuto. Questo condominio, soprattutto dal lato rivolto verso la pista, riversa in condizioni non proprio ottimali andando a peggiorare il decoro urbano e architettonico della stazione.

³⁸ Si tratta de "Il Carro di Maddalena", ristorante storico della località.

Altri edifici di particolare interesse architettonico in questa parte della località sono la piscina e la chiesa. La piscina si trova unita al condominio Mondolé 1, a cui è affidata la gestione e manutenzione. Nello stesso condominio sono presenti altri locali commerciali, ovvero una pizzeria (chiusa da qualche anno), una lavanderia e un minimarket³⁹. La piscina è un edificio con un disegno architettonico piuttosto particolare: si presenta con una intonacatura esterna di colore grigio scuro con una vetrata orizzontale per lato che fiancheggia la vasca e, infine, è presente una vetrata di grandi dimensioni con vista cima Durand. Purtroppo, quest'ultima vetrata oggi non è più presente, sostituita da mattoni (neppure intonacati) in seguito alla dismissione. Essa è chiusa da circa una ventina di anni, ma potrebbe rivelarsi ancora oggi un ottimo servizio per mantenere attiva la comunità.

Invece, la cappella venne edificata negli anni Settanta e si presenta anch'essa con una distribuzione e progetto particolare. Si sviluppa su due piani, dove per raggiungere l'aula centrale bisogna percorrere le scale in discesa. La piccola navata si affaccia su un altare che ha alle sue spalle una vetrata su cui è disegnata, tramite i montanti, una croce. La vetrata è orientata, come quella della piscina, per offrire un'ottima vista su cima Durand e sul Mondolé. Purtroppo, dopo la costruzione del condominio Rododendri III e dei parcheggi dei Bucaneve I e II, la vista su questi monti è stata notevolmente ridotta. Il centro di Artesina 1400 si poté considerare al pieno delle sue capacità. Le aree a disposizione per la costruzione di ulteriori complessi residenziali non ci sono più e le poche libere sono destinate a parcheggi o ad attività di svago, come i campi da tennis a valle del piazzale Quarti.



Figura ART.10: Vista su Artesina 1300. La parte a valle si può considerare quasi conclusa, mentre salendo in direzione pian della Turra si incontrano in costruzione i condomini Faggi II, Bellevue I e Betulle I. Si vedono sulla sinistra gli scavi per la realizzazione dei condomini Betulle II e III.

Archivio Artesina s.p.a.

Per quanto riguarda Artesina 1300 la possibilità di espandersi è stata fin da subito piuttosto limitata, dato che a valle lo spazio è poco e l'unica area edificabile è sul versante della Trucca Turra. Sul finire degli anni

³⁹ Quest'ultimo ha cambiato più volte gestione nell'ultima decina di anni, a dimostrazione della difficile gestione di attività del genere in posti turistici. Attualmente, nell'estate del 2024, non ha aperto.

Sessanta la parte bassa di Artesina era composta dall'hotel omonimo, il ristorante La Greppia, il condominio Edelweiss, una villa privata (probabilmente dell'ingegner Modena) e, poco più a monte, il rifugio F.I.E. di Genova. Quest'ultimo è un edificio di due piani realizzato tra il 1962, ovvero poco dopo la nascita della stazione, e il 1970 circa e venne voluto dalla Federazione Italiana Escursionismo della Liguria⁴⁰.

La presenza del torrente Maudagna e di altri corsi d'acqua ha reso fin dal principio difficile la gestione del territorio in quest'area. Conti e Palmieri, con la nuova società, canalizzarono il torrente per poter allargare le aree edificabili completando un pezzo di pista. Infatti, dopo aver sistemato l'area nei pressi della partenza degli impianti, iniziò la costruzione del condominio Cristal, posto a lato del ristorante La Greppia. L'edificio segue l'andamento del terreno, dunque è composto da blocchi posti a varie quote. Dal punto di vista del disegno architettonico è totalmente differente dagli altri edifici presenti, sia per una composizione architettonica sia per le decorazioni e finiture esterne.

In concomitanza con la fine dei lavori, come si vede anche nella figura ART.10, venne iniziata la costruzione del condominio Faggi I, un edificio che segue lo stile di quelli progettati dall'architetto Fusconi, ovvero con alcuni piani fuori terra e una copertura con tetto piano con parete leggermente spiovente che racchiude al suo interno dai tre a quattro piani.

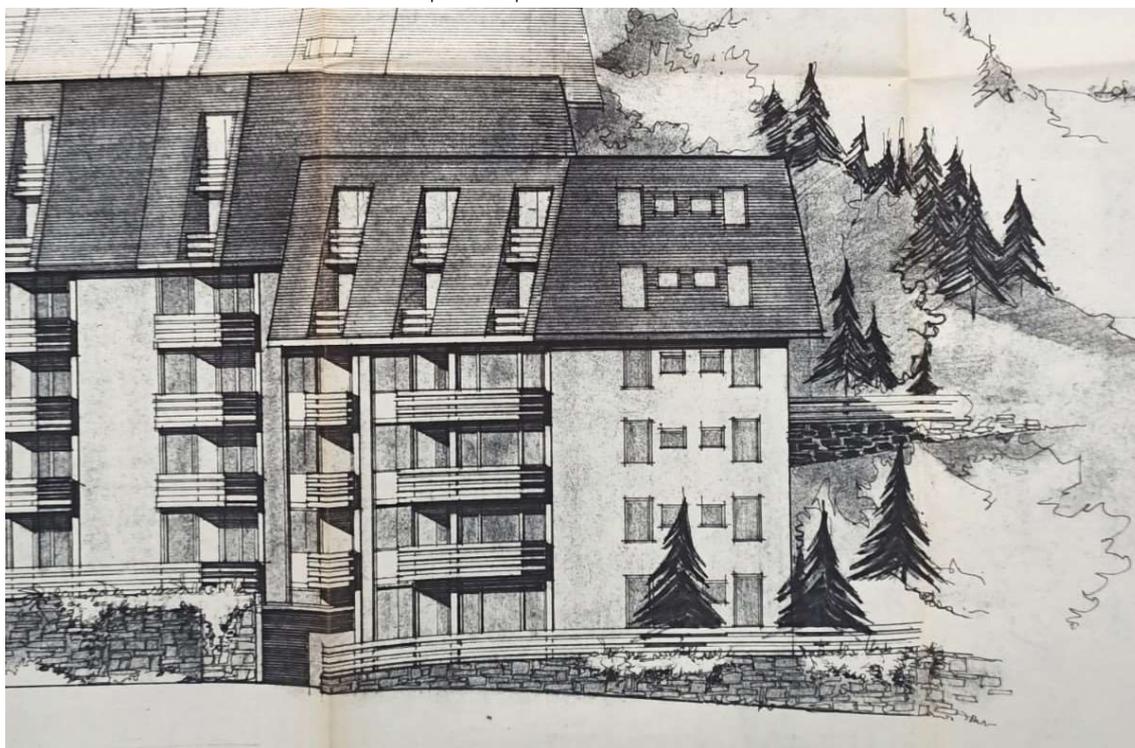


Figura ART.11: Prospetto est del condominio Betulle III

Archivio edilizio del Comune di Frabosa Sottana, licenza edilizia n°994 del 5 novembre 1976

Tra i documenti consultati presso l'Ing. Massimiliano Comino⁴¹ è presente l'accesso agli atti per la pratica della palazzina Bellevue 2, realizzata con licenza edilizia n°947 del 27 giugno 1976. In questo caso, il committente fu l'impresa Edimount s.a.s. con sede a Savona a firma dell'ingegnere Fabrizio Felini. Tale ingegnere potrebbe essere lo stesso progettista del condominio Cristal, in quanto alcuni tratti stilistici sembrano ripresentarsi nei due manufatti. La palazzina è un condominio di dimensioni contenute posto sulla strada che sale in direzione pian della Turra. Venne conclusa solamente nell'autunno del 1982.

⁴⁰ Sito del F.I.E. - <https://www.feitalia.it/come-e-nato-il-rifugio-fie-di-artesina-cn/>

⁴¹ Consultazione avvenuta presso il suo ufficio di Mondovì il 18 maggio 2024.

Gli ultimi edifici realizzati ad Artesina bassa sono tre condomini, piuttosto simili tra loro, posti tra quota 1350 e 1390 sul livello del mare: i Betulle I, II e III. Tramite i documenti gentilmente concessi dall'Ingegnere Comino, si è a conoscenza che il Betulle I ottenne la licenza edilizia n°998 del 5 novembre 1976 con progetto dell'architetto Fusconi, con una variante del 1982 a firma del Dott. Architetto Alessandro Scapolla. Venne commissionato dalla Immobiliare Nord-Italia con sede a Bra e i lavori vennero conclusi il 30 giugno 1981.

Il secondo condominio ottenne la licenza n°993 il 5 novembre 1976 e venne concluso nell'ottobre del 1984 secondo commissione della Immobiliare Le Betulle di Savona, sempre su progetto dell'architetto Fusconi. Stesso progetto anche per il Betulle III, che però venne concluso leggermente prima, nel gennaio del 1983. In tutti e tre i condomini si presenta uno stile piuttosto simile ai condomini Rododendri, Bucaneve e Faggi, ovvero una copertura a tetto piano che contiene al suo interno due piani destinati ad ulteriori appartamenti. Essi sono prevalentemente monocali e bilocali, completi di autorimessa e, in alcuni casi, di ripostiglio privato.

Sul fronte degli impianti a fune, la società Artesina s.p.a., giunge negli anni Ottanta con il compimento di due grandi progetti: lo skilift Rocche Giardina e gli skilift Turra I e II. Il primo venne realizzato nel 1979 dalla ditta Leitner di Vipiteno (BZ), costruttrice qualche anno prima degli skilift gemelli Mirafiori I e II. La partenza dell'impianto si trovava nei pressi dell'arrivo di questi ultimi due, per poi proseguire su un tracciato piuttosto ripido fino a quota 1950 metri sul livello del mare circa. Si trattava di un impianto con i pali tipici a portale, la stazione motrice a valle e tenditrice a monte, con uno dislivello di oltre 400 metri. La creazione di questo impianto ampliò ulteriormente il bacino sciistico della stazione, creando una pista con una ottima esposizione e con un suggestivo panorama sul monte Mondolè che la sovrasta. Inoltre, questo impianto era un primo intento di mettersi in collegamento con la stazione di Prato Nevoso, cosa che avvenne una trentina di anni più tardi.

I secondi, gli skilift Turra I e II, sono il completamento di quanto l'impresa di Artesina si era prefissata fin dalla sua nascita. Essi sono posizionati sulla parte nord di cima Durand, su un versante che forma un "plateau" piuttosto largo. Sono situati a cavallo tra i Comuni di Frabosa Sottana e di Roccaforte Mondovì, motivo per cui la loro realizzazione richiese molti anni di lavori e accordi tra le due amministrazioni. La creazione di questi impianti regala agli sciatori ben quattro piste di facile e media difficoltà con un ottimo panorama sulla pianura cuneese e sull'arco alpino. Vennero anch'essi realizzati della ditta Leitner, ma venne prima costruito il Turra I (a destra) nel 1984 e successivamente il Turra II (a sinistra) nel 1993. La ditta altoatesina permetteva in quegli anni di progettare e realizzare sciovie con una predisposizione doppia, ovvero con pali fatti per ospitare una o due linee da realizzare anche in momenti diversi⁴². Questa ottima strategia di marketing permetteva di realizzare dapprima un singolo impianto e, successivamente, di richiamare la stessa azienda per poter aumentare la capacità con un secondo skilift. Artesina non era nuova a questa modalità, dato che i due skilift gemelli Mirafiori I e II vennero costruiti con la predisposizione doppia a distanza di quattro anni (il primo nel 1975 e il secondo nel 1979). Gli unici skilift Leitner gemelli della stazione ad essere realizzati allo stesso momento furono gli ex Pogliola, dismessi e smantellati nel 2018.

La costruzione di questi skilift permetteva di ampliare di ulteriori chilometri le piste di Artesina, permettendo da cima Durand di avere due alternative di discesa per tornare a quota 1300. Infatti, oltre alla creazione delle piste dai 2092 metri di cima Durand fino al pianoro della Turra, si creò il "pistone" di rientro che dal pianoro ritornava alla partenza degli skilift Mirafiori. Solo nel 1993 si completò il cerchio

⁴² Altri skilift realizzati secondo questa modalità si possono trovare nelle ex sciovie Creus di Desertetto, in val Gesso, o nello skilift del Fontanone a Pian Muné, in valle Po. In quest'ultimo caso, la predisposizione per il raddoppio venne fatta ma senza essere mai effettivamente portata a termine.

con l'installazione della seggiovia Trucca Turra (o Castellino⁴³), la prima seggiovia biposto del comprensorio. Questo impianto, di seconda mano, fu utile per collegare Artesina 1300 con il pian della Turra tramite un versante poco atto al passaggio di piste. Infatti, il "pistone" menzionato precedentemente, è utilizzabile solo in caso di buone nevicate, data l'esposizione della pista.

⁴³ Tale denominazione deriva dal rifugio presente sul pianoro della Turra. Costruito a partire dal 1939, venne danneggiato sul finire della Seconda Guerra Mondiale dai tedeschi dato che venne utilizzato dai partigiani come base insieme alla vicina Grotta dei Partigiani.

3.2.6. ANNI NOVANTA – CRISI CLIMATICA E MONDOLÈ SKI

Gli anni Novanta rappresentano un periodo di cambiamento per la stazione di Artesina, dato che lo sviluppo immobiliare si avvia lentamente ad uno stallo, la vita tecnica degli impianti inizia a scadere e, soprattutto, il cambiamento climatico inizia a rivelare i problemi di queste località a basse quote.

Lo spazio per la costruzione di nuovi immobili era finito, gli strumenti urbanistici e la morfologia del luogo non permettono ulteriori sviluppi. L'ultimo grande intervento edilizio di nuovo impianto realizzato è la creazione delle autorimesse a servizio dei condomini Rododendri III, Bucaneve I e II. Questo complesso, stilisticamente non comunicante con i condomini, si presenta come un blocco a valle dei condomini Bucaneve di cemento armato a vista con grandi vetrate orizzontali.

Sul tema degli impianti a fune bisogna considerare che negli anni Novanta molti di essi erano prossimi alla scadenza della vita tecnica, essendo per normativa di durata trentennale⁴⁴. Si dovette dunque iniziare la sostituzione degli skilift Colletto nel 1999, il Mondolé nel 2001 e il Cima Durand nel 2003, mentre impianti come lo skilift Gaviot, Costabella e la seggiovia Sella Pogliola era arrivato il momento dello smantellamento. All'inizio degli anni Novanta era iniziata la pratica dell'acquisto, da parte di località minori, di impianti di seconda mano che erano pronti alla dismissione. La società Artesina s.p.a. comprò così la seggiovia Trucca Turra da Courmayeur, la seggiovia Colletto da Predazzo e la seggiovia Mondolé da La Thuile.

L'ultimo grande tema che ha influito sulla stazione già a partire dalla fine degli anni Ottanta è il cambiamento climatico. La quota, nonostante sia tra le più elevate del monregalese, si è rivelata insufficiente per molti inverni caratterizzati da bassissime o tardive precipitazioni. La dotazione di un impianto di innevamento artificiale è ormai d'obbligo se si vuole tentare di salvare le stagioni invernali.



Figura ART.12: Inverno poco nevoso nella metà degli anni Novanta. Si vedono le lunghe code dovuto all'apertura dell'unico impianto, il Colletto, grazie all'innevamento artificiale.

Pagina Facebook di Artesina Ski

⁴⁴ Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n°203 del 01/12/2015, con modifiche del D.L. n°183 del 31/12/2020.

Per poterlo realizzare è necessario disporre di un bacino di riserva idrica e un impianto con lance e cannoni. Il bacino viene realizzato al di sotto del Mondolé, nella zona delle Scalette, mentre l'impianto si decide di realizzarlo a servizio delle piste dello skilift Colletto, dunque a quota 1400. La prima grande problematica, oltre al costo iniziale di questo investimento, sta nel dover innevare non solo le varie piste per gli sciatori ma, essendoci come impianto uno skilift, si doveva innevare anche il tracciato per permettere la risalita. Tale problema venne risolto nel 1999 con l'acquisto di una seggiovia biposto della ditta Nascivera, anch'essa di seconda mano. La costruzione dell'impianto di innevamento consentì di far sciare i turisti nonostante annate intere senza neve oppure con nevicate che arrivavano solo a inverno quasi concluso.

Questi tipi di eventi influenzavano non solo lo sviluppo del comparto impiantistico e sciistico, ma anche quello immobiliare. Infatti, annate senza neve portavano i turisti a non affittare o pernottare nell'hotel o nei vari alloggi di proprietà della società, e avevano come conseguenza la progressiva svalutazione degli immobili di proprietà singola. Inoltre, la progressiva mancanza di attrattive e di servizi che man mano andavano a chiudersi portò Artesina a subire una svendita degli appartamenti dovuto a un sempre più basso interesse nei confronti degli eredi dei proprietari precedenti. Il mondo dello sci era cambiato e con esso le esigenze delle persone: si preferiva spendere di più per una singola settimana in qualche località valdostana o francese piuttosto che possedere un alloggio in una località che aveva pochi servizi e, troppe volte ormai, poca neve.

È nel 1995 che arriva una svolta per la località: dopo anni di discussioni viene approvata con atto del Consiglio Comunale n°13 del 10 marzo la costituzione della società "Mondolé Ski s.r.l.", con amministratore delegato il dott. Pietro Blengini⁴⁵. Questa nuova società era partecipata a sua volta da quelle di Artesina e Prato Nevoso e aveva l'obiettivo di creare un unico comprensorio sciistico sotto lo stesso comune. D'altronde, era impossibile poter pensare di concorrere da soli in un mondo in cui grandi comprensori come la Riserva Bianca di Limone o la Via Lattea della val di Susa possedevano moltissimi chilometri di piste con impianti all'avanguardia.

Tramite la realizzazione di due sciovie a cura della ditta C.C.M. di Pianezza, la "Gias della Balma – Alpet" e la "Gias della Balma – Rocche Giardina", si unirono le due località ampliando il bacino sciabile fino al rifugio della Balma. Il Comune di Frabosa, a sostegno di questa iniziativa, favorì la formazione del comprensorio anche tramite il contributo di 200.000.000 di Lire per la costruzione dei due impianti.

La nascita del nuovo comprensorio Mondolé Ski, la creazione di impianti di innevamento artificiale e la sostituzione progressiva di skilift con seggiovie biposto portò Artesina ad essere nuovamente competitiva con le restanti località del cuneese, nonostante le grandi problematiche dovute al clima.

⁴⁵ Da documenti gentilmente concessi in visione dal signor Antonio Bodrone, intervistato il 27 settembre 2023.

3.2.7. ANNI DUEMILA – NUOVO P.R.G. E SVILUPPI FUTURI

Nel 1999 venne scelta Torino come città ospitante delle XX Olimpiadi invernali, permettendo al Piemonte di essere al centro dell'attenzione mondiale per due settimane. Anche se i giochi si tennero principalmente a Torino, Pinerolo, val di Susa e val Chisone, tutto il Piemonte beneficiò dei grandi investimenti che vennero fatti per la realizzazione di essi. Anche le località cuneesi beneficiarono dell'arrivo di parte di questi fondi, andando così a potenziare ulteriormente gli impianti a fune o di innevamento. Nell'estate del 2004, ad Artesina, con i fondi stanziati si sostituirono le due sciovie Mirafiori (ormai prossime alla scadenza di vita tecnica) con una seggiovia quadriposto a morsa fissa della stessa azienda, la Leitner di Vipiteno (BZ). L'anno successivo, due progetti di maggiore importanza per il comprensorio vennero realizzati: il collegamento con Frabosa Soprana e la nuova via di accesso dalla valle Ellero. Il primo, meglio spiegato nel successivo capitolo dedicato a Prato Nevoso, permise al comprensorio del Mondolè Ski di ampliare ulteriormente il proprio bacino sciabile con l'inclusione degli impianti presenti nel comune di Frabosa Soprana. Il secondo intervento, invece, è di maggiore vantaggio per la stazione qui discussa: si tratta della costruzione di due seggiovie a morsa fissa da parte della ditta C.C.M. di Pianezza (TO), situate nel Comune di Roccaforte Mondovì. Arrivando alla località Rastello, frazione del comune di Roccaforte Mondovì in valle Ellero, a quota 803 metri parte una prima seggiovia (battezzata con il nome della frazione) che arriva a quota 1414 metri sul livello del mare. Questo impianto possiede una sua pista usata solo in rare e abbondanti nevicate, data la quota di arrivo piuttosto bassa. All'arrivo dell'impianto si trova la baita dei Barmas, edificio destinato al ristoro costruito secondo lo stile della valle, ovvero con il tetto racchiuso⁴⁶. Nei pressi dell'arrivo della prima seggiovia è presente altresì la partenza del secondo tronco, la seggiovia Borello. Questo impianto, con oltre 300 metri di dislivello, raggiunge i 1750 metri del pianoro della Turra. La creazione di questi due impianti ha permesso l'aggiunta di un quarto ingresso al comprensorio del Mondolè Ski, diventato primo in provincia di Cuneo e secondo in Piemonte per chilometri di lunghezza delle piste.

Ritornando al centro di Artesina, come spiegato in precedenza, la conformazione della stazione non prevedeva ulteriori spazi per ampliamenti. Nel recente piano regolatore comunale, a cura degli architetti Arianna Bernabei e Fabio Gallo, la tavola 2.6 si focalizza sulla località in questione. Tutti gli edifici residenziali sono inseriti all'interno della categoria "aree a capacità insediativa esaurita o residua di recente edificazione" che, identificate come R3, sono definite dal P.R.G.C. come "*aree di recente edificazione con assetto insediativo prevalentemente definito ma che conservano parziali e limitate possibilità di saturazione ove previsto nelle singole tabelle di zona*". All'interno del piano regolatore, all'articolo 29 delle norme tecniche di attuazione, si fa specifico riferimento alla zona R3.3 occupata dalla piscina. Per questo lotto è ammessa la realizzazione di mc. 4.000 ad uso residenziale (trasferiti dall'area R4.1, ovvero quella del piazzale) mediante intervento diretto. Il piano regolatore spiega che "*al fine di ottenere un prodotto edilizio di qualità capace di integrarsi nel contesto edificato esistente è ammessa la demolizione delle strutture esistenti e la nuova costruzione che dovrà comunque rispettare un'altezza massima di mt. 9,50 e numero di piani 3 fuori terra oltre ad uno interrato/seminterrato ad uso autorimesse*", dunque, non si andrà a modificare più di tanto l'edificio già esistente. All'interno della stessa norma troviamo dei riferimenti allo stile e tipologia dell'eventuale nuovo manufatto: "*la tipologia costruttiva, le forme, i materiali ed i colori impiegati dovranno garantire, anche con rivisitazioni in chiave moderna dell'architettura locale, un ottimale inserimento paesaggistico*".

Solo nel piazzale Quarti e nei pressi del condominio Rododendri III si individuano "aree nelle quali è ammessa l'edificazione", ricadenti allo stesso tempo nelle aree di completamento. A queste due si

⁴⁶ La storia e le caratteristiche di questo stile sono meglio spiegate nel successivo capitolo dedicato a Prato Nevoso.

aggiungono l'area a valle dei condomini Mondolé I e Rododendri I e II, l'area tra il condominio Rododendri III e Artesina bassa e tutto il territorio a monte dei condomini Betulle, i quali vengono classificati in zona R4, ovvero quelle totalmente o parzialmente urbanizzate nelle quali l'edificazione prevista dal P.R.G. non comporta dotazioni infrastrutturali maggiori di quelle di cui già sono dotati i tessuti edificati in cui ricadono.

La grande area R4.1 è "finalizzata al completamento ed alla qualificazione funzionale ed ambientale della stazione turistica". Si intende realizzare buona parte della volumetria prevista in prossimità del piazzale dei Quarti per poter realizzare un unico, complesso dotato di portici, in grado di essere fulcro della località.

Quanto scritto vedrà effettivamente luce tra il 2004 e il 2005, quando il piazzale di Artesina 1400 subisce grandi cambiamenti. Come spiegato nel capitolo 3.2.4., sul piazzale Quarti vennero realizzati sul finire degli anni Sessanta il condominio Marguareis e il rifugio/albergo Gaviot. Quest'ultimo si trovava al centro del piazzale ed era utilizzato come punto ristoro al piano terra e affittacamere al piano primo. Poco distante, in prossimità delle piste, si trovava un altro piccolo fabbricato realizzato interamente in legno che aveva funzione di biglietteria. In tutto ciò, il piazzale, era un enorme parcheggio libero sovraffollato nei periodi di massimo afflusso. Nel progetto di ristrutturazione della piazza si è voluto eliminare questi due fabbricati per poter liberare e pedonalizzare l'intera piazza. Per recuperare e aumentare i parcheggi tolti dalla piazza si è scelto di costruire due piani sotterranei con accesso diretto per poter essere usufruiti dai turisti. Nel lato perpendicolare al condominio Marguareis è stato edificato un lungo fabbricato di tre piani di cui uno solo si affaccia sulla piazza. Questo edificio è porticato e ha al suo interno la scuola sci, un bar, la biglietteria e altri locali non utilizzati. L'intervento in questione ha permesso di pedonalizzare il luogo più utilizzato dai turisti in visita ad Artesina, soprattutto perché d'inverno il piazzale viene lasciato coperto di neve, consentendo ai non sciatori di prendere il sole e rilassarsi con una stupenda vista sul Mondolé, mentre d'estate vengono installati un campo da tennis e uno da pallavolo. Inoltre, un palchetto permette nei fine settimana invernali ed estivi di svolgere manifestazioni di vario genere. Questo intervento, realizzato dalla ditta Battista Carrara di Demonte e costato a circa 2 milioni di euro⁴⁷, ha permesso ad Artesina 1400 di rendersi più vivibile, nonostante i negozi e ulteriori attrattive non siano state incentivate.

La scelta di trasformare la parte centrale di Artesina è stata fatta anche in funzione di una nuova attrattiva realizzata nel 2006⁴⁸: il bob estivo. Si tratta di un tubo di quasi un chilometro e mezzo che scende dalla pista del Colletto, sul quale scorrono dei bob su cui ognuno indipendentemente può regolare la velocità del proprio mezzo. La risalita avviene tramite la seggiovia, la quale porta anche a monte i bob. La realizzazione del bob ha fatto sì che l'estate ad Artesina fosse nuovamente animata, permettendo ai villeggianti di utilizzare la seggiovia e il bob per escursioni o solamente per svagarsi. Qualche anno più tardi sul tapis roulant Costabella, che andava a sostituire uno skilift baby Leitner del 1977, si installò il tubing, ovvero una discesa su erba sintetica da effettuare con gommoni da portare su tramite l'impianto. Nell'ultima decina di anni la località sta progressivamente perdendo interesse da parte dei turisti principalmente per due motivi: la vicinanza a Prato Nevoso e una sempre minore offerta turistica. La prima causa è dovuta ad un sempre più ampliamento del mondo estivo e invernale legato alla località accanto dato che, seppur facente parte dello stesso comprensorio, Prato Nevoso investe e pubblicizza maggiormente nella sua località. Nel secondo motivo, invece, ciò è dovuto ad una gestione sempre meno innovativa e capace di guardare alle varie forme di turismo che esistono e che possono arrivare nella

⁴⁷ Dal sito www.simolimo.it

⁴⁸ Dal servizio del 10 agosto 2006 del Telegiornale Piemonte su Rai 3, a cura di Gianfranco Bianco – Archivio Mediateca Rai a Torino

propria stazione. Queste due dinamiche, legate anche al fatto di dover affrontare stagioni invernali sempre più complesse e meno stabili, hanno portato Artesina ad avere sempre meno servizi, eventi e persone che volessero comprare o mantenere i propri immobili.

Il signor Bodrone, vicesindaco al tempo e figlio del sindaco Michele Bodrone, vide e contribuì alla nascita delle due località frabosane, e con la sua agenzia immobiliare ha seguito fin da subito lo sviluppo di questo mercato in tutte e due le stazioni. In un'intervista realizzata a settembre 2023, il signor Bodrone, ha confermato il divario che esiste tra le due stazioni sciistiche in termini di costi degli appartamenti: Prato Nevoso, offrendo grandi attrattività, ha immobili che superano i 100.000 o 150.000 euro, mentre Artesina ha appartamenti che solo raramente superano i 40.000 euro.

Nonostante tutto ciò, la località di Artesina ha saputo mantenere la stessa guida per oltre cinquant'anni, e la sua storia racconta l'esperienza di una piccola stazione sciistica che tutt'oggi viene ancora scelta da sciatori per le sue splendide piste, e da escursionisti per le camminate che regalano gran bei paesaggi.

3.2.8. REPORTAGE FOTOGRAFICO



Figura ART.13: Vista sui condomini di Artesina quota 1400.

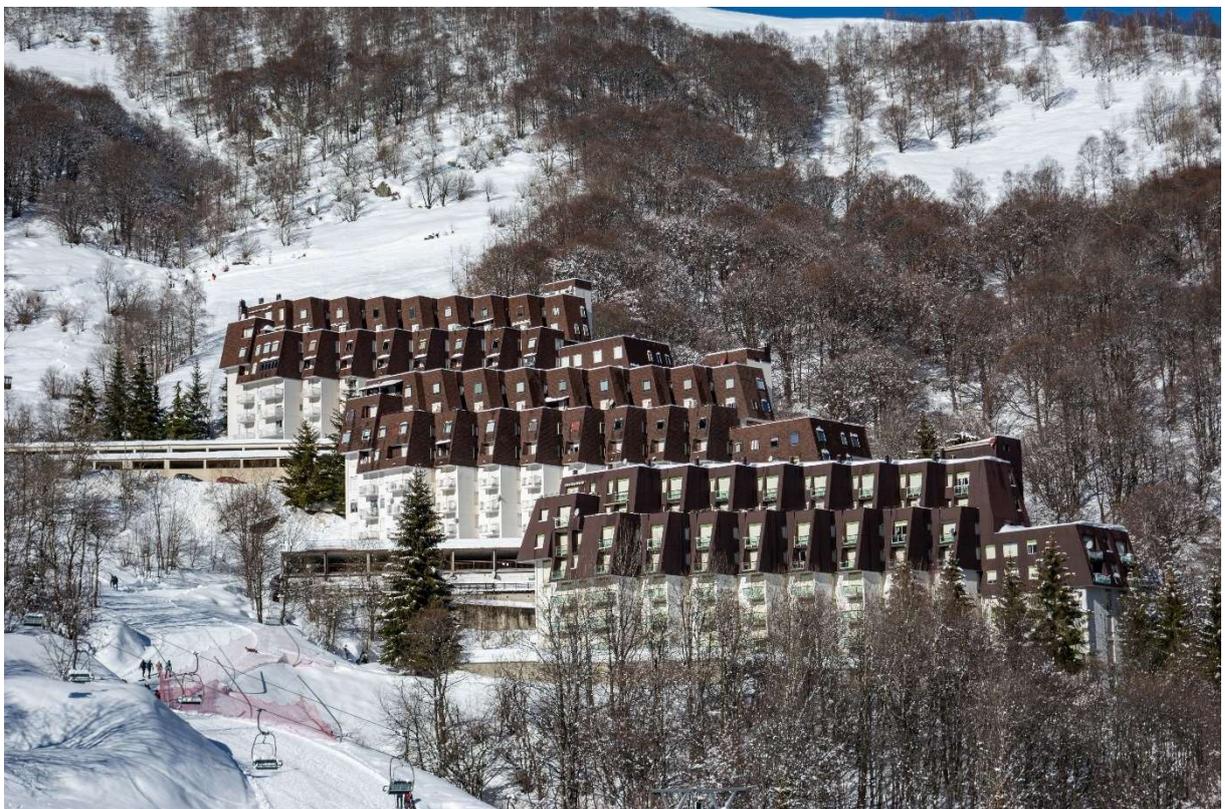


Figura ART.14: Vista sui condomini Betulle I, II e III. In basso a sinistra si nota la seggiovia biposto Trucca Turra.



Figura ART.15: Piscina in stato di abbandono.

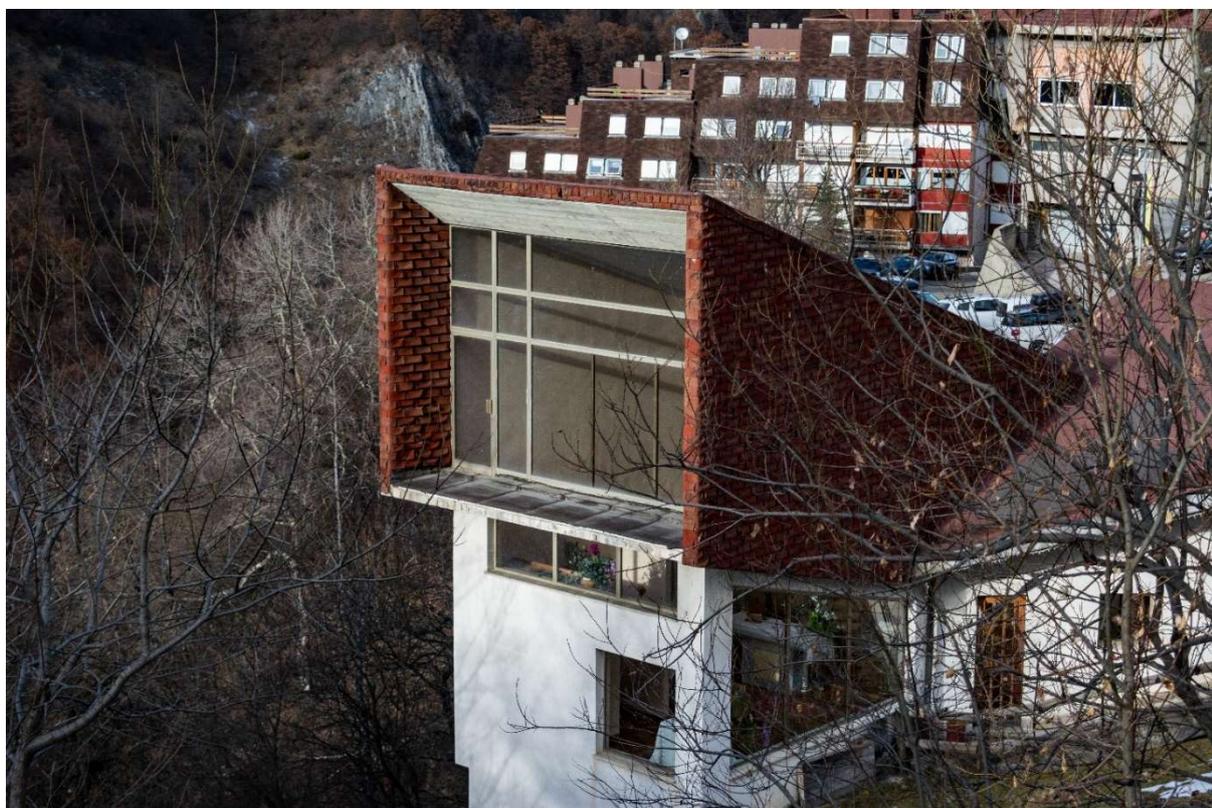


Figura ART.16: Chiesa del centro. Sul retro si nota il condominio Rododendri I e la piscina.



Figura ART.17: Vista laterale del condominio Rododendri II.



Figura ART.18: Vista da valle della copertura del condominio Rododendri II.

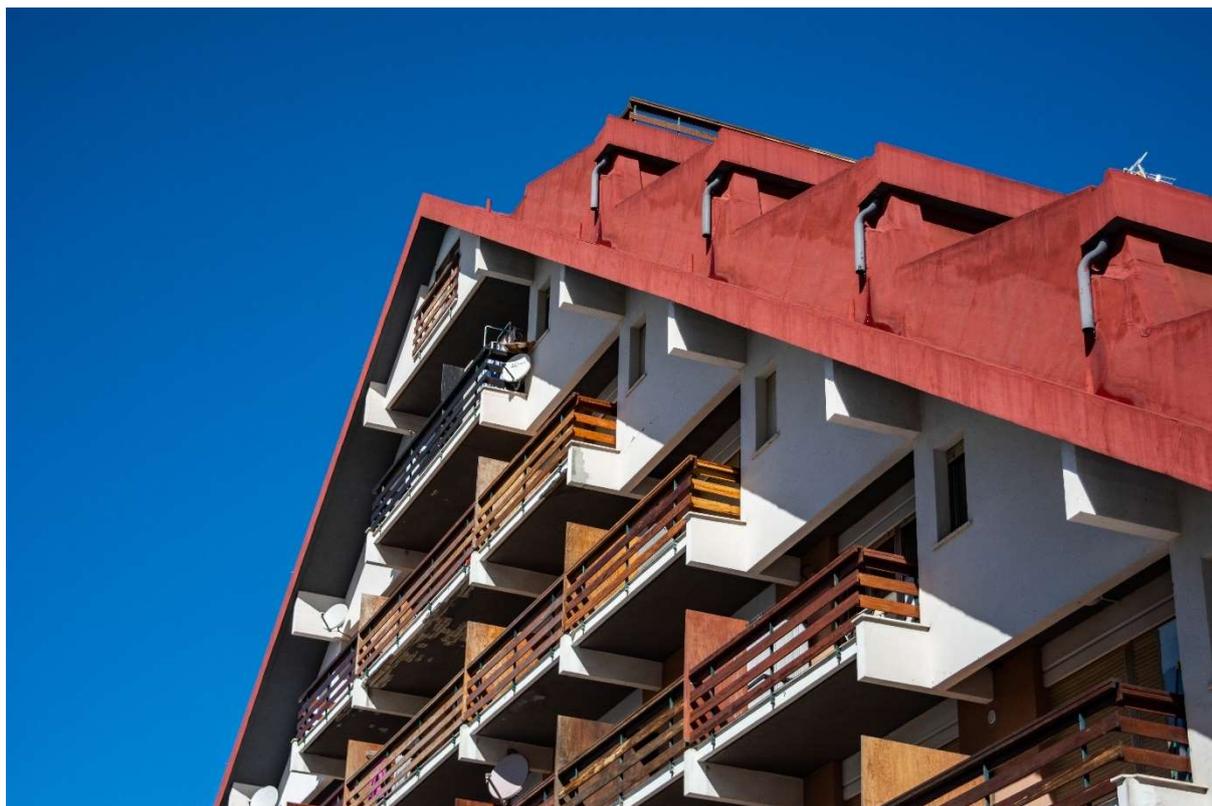


Figura ART.19: Copertura a capanna del condominio Mondolé I.



Figura ART.20: Vista laterale del condominio Mondolé I.



Figura ART.21: Vista sul condominio Bucaneve I, sullo sfondo colle Bauzano.



Figura ART.22: Centro di Artesina quota 1300. A sinistra ci sono i condomini Artesina e Faggi II, al centro l'Edelweiss e il ristorante La Greppia, a destra il condominio Cristallo.

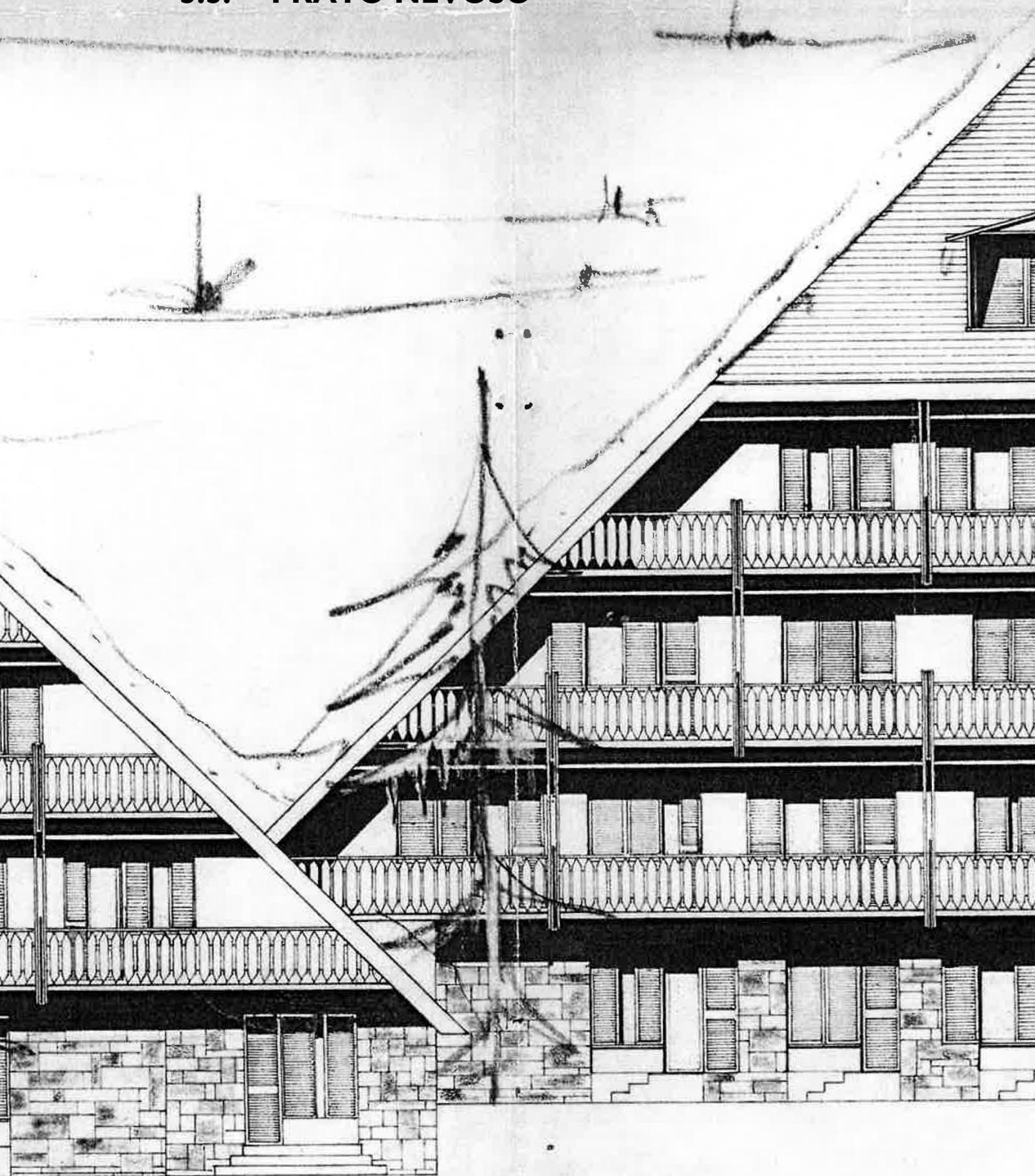


Figura ART.23: Condominio Betulle III.



Figura ART.24: Condominio Margareis prima dei lavori di restauro.

3.3. PRATO NEVOSO



3.3.1. CARTOGRAFIA DEGLI IMMOBILI DELLA LOCALITÀ



In copertina: prospetto principale del condominio Due Pini ad opera dell'architetto Giorgio Gnudi.

Numerazione	Nome immobile	Tipologia
1	Pineta Residence	Edificio privato - condominio
2	-	Edificio privato - condominio
3	Mirtilli	Edificio privato - condominio
4	Hotel la Capanna	Fabbricato ad uso commerciale
5	Gran Baita est e ovest	Edificio privato - condominio
6	Due Pini	Edificio privato - condominio
7	Tre Pini	Edificio privato - condominio
8	La Baita	Edificio privato - condominio
9	-	Edificio privato - villetta
10	Plein Soleil	Edificio privato - condominio
11	Hotel Mondolé	Fabbricato ad uso commerciale
12	Residence Mondolé	Edificio privato - condominio
13	Punta del Pino	Edificio privato - condominio
14	Pino 6° e 7°	Edificio privato - condominio
15	Cime Bianche	Edificio privato - condominio
16	Sole e Neve	Edificio privato - condominio
17	Cervino	Edificio privato - condominio
18	La Roccia	Edificio privato - condominio
19	I Larici	Edificio privato - condominio
20	Cristalli	Edificio privato - condominio
21	Arcobaleno	Edificio privato - condominio
22	Bucaneve	Edificio privato - condominio
23	Gran Solarium	Edificio privato - condominio
24	La Montanina	Edificio privato - condominio
25	La Genzianella	Edificio privato - condominio
26	Helios	Edificio privato - condominio
27	Orsa Maggiore	Edificio privato - condominio
28	Hermitage	Edificio privato - condominio
29	Glicine A2	Edificio privato - condominio
30	Veronica B2	Edificio privato - condominio
31	Genziana C2	Edificio privato - condominio
32	Ciclamino D2	Edificio privato - condominio
33	Visiona	Edificio privato - condominio
34	Bunker	Edificio privato - condominio
35	Zucchi	Edificio privato - villetta
36	Ski Residence	Edificio privato - condominio
37	Mirasole	Edificio privato - condominio
38	Lo Stambecco	Edificio privato - condominio
39	Camoscio	Edificio privato - condominio
40	Selene	Edificio privato - condominio
41	Belvedere – Stella di neve	Edificio polifunzionale

42	Hotel Galassia	Fabbricato ad uso commerciale
43	Al Colle	Edificio privato - condominio
44	Chiesa Beata Vergine Assunta	Edificio religioso
45	Bellavista	Edificio privato - condominio
46	Rosa F1	Edificio privato - condominio
47	Lilla E1	Edificio privato - condominio
48	Viola D1	Edificio privato - condominio
49	Pervinca C1	Edificio privato - condominio
50	Miosothis B1	Edificio privato - condominio
51	Narciso A1	Edificio privato - condominio
52	Ex villa Travaglio	Edificio privato - villetta
53	Casa alpina	Edificio privato - condominio
54	Residence rifugio Prel	Edificio privato - condominio
55	Centrale di cogenerazione	Edificio tecnico
56	-	Edifici privati - villette
57	H2 – H3	Edificio privato - condominio
58	G1 – G2	Edificio privato - condominio
59	Grand Soleil	Edificio privato - condominio
60	Antares	Edificio privato - condominio
61	Orsa Minore	Edificio privato - condominio
62	Dependance hotel Galassia	Fabbricato ad uso commerciale
63	Palazzina battipista	Edificio tecnico
64	Rulfi	Edificio privato - condominio
65	Gardenia	Edificio privato - condominio
66	Alpetta	Edificio privato - condominio

3.3.2. CARTOGRAFIA DEGLI IMPIANTI SCIISTICI DELLA LOCALITÀ



Lettera	Nome impianto	Tipo impianto precedente	Tipo impianto attuale
A	Blu	Skilift doppio	Seggiovia quadriposto
B	Arlecchino	Skilift doppio	Tapis roulant
C	Arcobaleno	Skilift doppio	Tapis roulant
D	Viola	Skilift	Impianto dismesso
E	Verde - Caudano	Skilift doppio – seggiovia biposto	Seggiovia esaposto
F	Rosa	Skilift	Impianto dismesso
G	Rossa	Skilift – seggiovia biposto	Cabinovia a dieci posti
H	Argento	Skilift	Impianto dismesso
I	Marrone	Skilift	Impianto dismesso
L	Bianco - Alpet	Skilift	Impianto dismesso
M	Celeste - Balma	Skilift	Impianto dismesso

Nella carta non sono rappresentati poiché sono stati smantellati:

- skilift Giallo e Blu, dato che si trovavano esattamente sull'attuale seggiovia Blu;
- skilift Verde e Azzurro, sostituiti da una seggiovia biposto che a sua volta è stata rimpiazzata dall'attuale seggiovia esaposto Caudano;
- seggiovia biposto La Rossa, posizionata sullo stesso luogo della cabinovia omonima, che a sua volta andava a sostituire lo skilift in curva.

3.3.3. ANNI SESSANTA – LA NASCITA DELLA CONCA

La stazione di Prato Nevoso è oggi tra le più conosciute nel panorama piemontese. Essa è in val Maudagna ed è posta a meno di un chilometro in linea d'aria da Artesina. Anche in questo caso il Comune da cui dipende è quello di Frabosa Sottana, mentre con quello di Frabosa Soprana confina in molti punti. La caratteristica più grande di questo luogo è la sua conca naturale: un grande avvallamento, oggi molto modificato dalla mano dell'uomo, costituisce il fulcro della stazione monregalese. Prato Nevoso, molto spesso chiamata solo con "Prato", è posta al fondo di un breve ramo laterale della val Maudagna, principalmente sul versante sud del monte Malanotte.



Figura PRN.1: Panorama della conca di Prato Nevoso
Archivio della Prato Nevoso s.p.a.

La prima foto reperita della zona di Prato Nevoso (di difficile datazione, ma ipotizzabile tra gli anni Trenta e gli anni Cinquanta) è della conca, rivolta verso est. Il paesaggio è quasi irriconoscibile, dato che il territorio ha subito modifiche sostanziali da quando questa foto fu scattata. Quello che si può notare dall'immagine è la presenza di numerosi edifici costruiti secondo la tipologia del tetto racchiuso. Questo tipo di costruzione è usuale trovarla nel monregalese e consiste nel realizzare in pietra uno o più blocchi accorpati aventi il tetto a due falde. I muri frontali terminano a timpano e hanno il compito di proteggere e racchiudere le estremità del tetto, un tempo realizzato in paglia⁴⁹. È una tipologia di costruzione molto funzionale, dato che permetteva al tetto di essere protetto dal vento. Tali costruzioni si possono trovare in forma originale (normalmente in disuso) in varie borgate della valle Ellero, val Maudagna, val Corsaglia e val Tanaro, ma sono presenti anche interventi recenti che seguono questo stile, come la baita dei Barmas in località Borello (Roccaforte Mondovì) e lo chalet Il Rosso a Prato Nevoso.

⁴⁹ Dalla tesi *Il tetto racchiuso in alta valle Tanaro e progetto di recupero a Mindino (frazione di Garessio)*, candidata Tiziana Vassallo, relatore Lorenzo Mamino, Politecnico di Torino, Corso di laurea in Architettura, 2002

Nella conca di quest'ultima località tali edifici venivano usati dai margari della zona per poter soggiornare durante i pascoli estivi, utilizzandoli anche per la lavorazione e la stagionatura in quota di formaggi (tipico di questa zona è la Raschera). Dalla foto si nota anche la costruzione di muretti a secco che delimitavano e contenevano le mandrie di animali in alpeggio. Un paesaggio molto simile si ritrova ancora attualmente in una conca a poca distanza dalla località sciistica, ovvero tra la borgata di Casera Vecchia e le Trucche del Pré, in direzione valle Corsaglia.

Nelle carte storiche dell'Istituto Geografico Militare⁵⁰ è presente il gruppo di case denominato Pra Nevoso, mentre nelle vicinanze si trovano le case Arfel, attualmente oggetto di recupero⁵¹.

Gli edifici nella foto vennero probabilmente smantellati agli inizi degli anni Sessanta, quando la località iniziò ad essere urbanizzata.

Il primo impianto ad essere realizzato nei pressi della conca fu uno skilift di cui si conosce ben poco. È



Figura PRN.2: Skilift del colle del Prel. Sullo sfondo si vede la conca con gli edifici a tetto racchiuso.

Archivio privato del rifugio della Balma

presente una fotografia che lo ritrae; sullo sfondo è possibile anche vedere gli edifici prima descritti.

Venne costruito per volere della signora Tino Marina in Denina successivamente alla seggiovia del Monte Moro a Frabosa Soprana: infatti, è da essa che gli sciatori dovevano partire a piedi per raggiungere l'impianto. Esiste tutt'ora un traino dello skilift conservato presso il rifugio della Balma. Questo impianto si trovava nei pressi del passo del Prel, dove era presente una struttura omonima tutt'ora esistente, seppure con un'altra destinazione d'uso. L'albergo prendeva il nome del colle che divide la val Maudagna dalla val Corsaglia ed era una struttura di piccole dimensioni costruita sui pendii del monte Malanotte. Era di proprietà della famiglia Allegro e già nel 1966, all'apice dello sviluppo della stazione, subì le prime modifiche⁵².

A qualche chilometro dal rifugio del Prel esisteva un altro punto di ristoro e riposo per i primi escursionisti: il rifugio La Balma. Nacque agli inizi del Novecento quando il bisnonno degli attuali gestori allestì un tendone per far ristorare gli Alpini del battaglione "Mondovi"⁵³. Il 6 agosto del 1906 venne inaugurato il primo blocco con annessa la cappella, e a partire dagli anni Trenta la famiglia Allegro lo trasformò in un vero luogo di accoglienza per escursionisti o amanti della montagna. Durante la Seconda Guerra Mondiale le valli Corsaglia e Maudagna si trovavano coinvolte in scorribande di truppe nazi-fasciste e partigiani, e proprio questi ultimi utilizzarono La Balma come rifugio, insieme al rifugio Mettolo Castellino presente sul pianoro della Turra di Artesina. Una rinascita si ha nel secondo Dopoguerra, quando la famiglia ricostruì il luogo aumentando la superficie e i piani dei vari fabbricati che costituiscono

⁵⁰ Carta IGM 1880 e 1960 – "Laboratorio di Analisi e Rappresentazioni Territoriali e Urbane" del Politecnico di Torino

⁵¹ Sito dell'intervento: <https://casearfel.com/>

⁵² Documenti provenienti dall'Ingegnere Massimiliano Comino, il quale ha fatto visionare al sottoscritto numerosa documentazione utile alla ricostruzione della storia architettonica e urbanistica di Prato Nevoso e Artesina.

⁵³ Informazioni provenienti dal sito del rifugio: <http://rifugiolabalma.it/storia.htm>

il complesso, pur mantenendo parte del complesso originale, comprendente la cappella. Da allora il rifugio divenne un punto di riferimento per tutti coloro che desiderano effettuare camminate nelle zone retrostanti al Mondolé, come i laghi della Brignola e Raschera, il monte Seirasso o il monte Fantino.

La costruzione della seggiovia del Monte Moro aiutò i primi turisti a raggiungere in maniera più comoda queste località, in particolare la conca della futura Prato Nevoso. In un verbale di deliberazione del 22 gennaio del 1950⁵⁴ il comune attribuisce al geom. Franco Galliano l'incarico per la misurazione di appezzamenti di terreno per delimitare l'esatto confine della proprietà in zona Prel. Questo avvenne a seguito di numerose richieste di interessati ad acquistare piccoli lotti di proprietà comunale in prossimità del rifugio Prel. È stato dunque necessario effettuare delle misurazioni per poter procedere alla lottizzazione e vendita dei terreni.

La prima vendita di un terreno per far realizzare una abitazione si ha nel maggio del 1957 dopo che il commercialista Athos Giribaldi (di Imperia) ha fatto richiesta di acquistare un terreno. Viene venduto il terreno al foglio 2 e mappale 170 al prezzo di 40,81 lire al mq. Venne imposta la clausola di concludere i lavori prima del 31 dicembre del 1960. È proprio nell'estate dello stesso anno che giungono al Comune numerose richieste di acquisti di terreni nella zona del Prel per poter costruire abitazioni ad uso residenziale.

Il Comune di Frabosa Sottana possedeva un regolamento edilizio e un programma di fabbricazione approvato il 21 luglio del 1958. Questi elaborati, all'interno delle norme, dividono il territorio in tre aree: comprensorio urbano, ovvero zone ad uso abitazione, zona ad uso pubblico, zone verdi, zone di rispetto e zone artigianali, comprensorio speciale e il comprensorio rurale. All'articolo 13, si parla dei "Comprensori speciali" e della loro zonizzazione. Questi comprensori includono le zone del Prel, la Balma e Monte Moro, con la precisazione che verrà stabilito di volta in volta il luogo dove sarà possibile costruire, tenendo conto del fatto che sarà assolutamente vietato farlo sulle aree destinate a piste da sci. Tra questi si individuano varie zone fabbricabili: per l'area del Monte Moro si identifica la zona a monte della strada del Prel, per l'area del Prel si identifica la zona a monte della strada della Balma, e per l'area della Balma si sceglie la zona antistante l'albergo per circa 500 metri. In tutti e tre i luoghi viene consentita solo la fabbricazione discontinua, con una distanza tra edifici che deve essere almeno di cinque volte l'altezza del fabbricato che si intende costruire.

Nella documentazione conservata in Comune sono presenti un progetto e una lettera datati al rispettivamente al 16 e 17 gennaio 1962⁵⁵ dove la società "PREL" s.p.a. di Aggeri Giovanni riporta un estratto mappale dove si identificano alcune abitazioni di Prato Nevoso, l'albergo Allegro e l'albergo Bonicco. Viene rappresentata anche la sciovia già realizzata e, oltre a questa, due nuovi skilift. Infatti, si vogliono richiedere varie aree per ampliare il bacino sciabile con una "sciovia normale", ovvero con traini con avvolgitori automatici, e una "sciovia gigante con agganciamenti automatici", ovvero uno skilift con l'ammorsamento automatico come si poteva trovare sul Gaviot ad Artesina. Il Comune viene anche informato che si ha intenzione di costruire un locale bar con tavola calda nei pressi dell'arrivo della sciovia "gigante". Nella stessa lettera, il signor Aggeri, ci tiene a ricordare che lui è stato il promotore del turismo invernale nella conca ben cinque anni prima con un modesto impianto⁵⁶ e che allo stesso tempo è stato promotore e socio di un'altra impresa, che avrebbe iniziato a lavorare nella primavera successiva all'apertura delle Grotte del Caudano, sito speleologico nella val Maudagna.

⁵⁴ Archivio Storico Comunale di Frabosa Sottana – Sezione II V.1.39 – n°769 "vendita terreni in località Prel alla Società Immobiliare Prato Nevoso e sviluppo turistico della zona 1949-1972"

⁵⁵ Archivio Storico Comunale di Frabosa Sottana – Sezione II V.1.39 – n°769 "vendita terreni in località Prel alla Società Immobiliare Prato Nevoso e sviluppo turistico della zona 1949-1972"

⁵⁶ Questo aspetto, seppure segnato nella lettera, non è molto chiaro: il signore fa riferimento al fatto che è da cinque anni che lui opera con impianti in zona, dunque dal 1957, ma solo dal 1960 circa è presente lo skilift.

Un mesetto più tardi, il 11 febbraio 1962, la signora Tino Marina in Denina proprietaria degli impianti esistenti in località Prel e Monte Moro, richiede di acquistare altri appezzamenti per prolungare la sciovia funzionante e, soprattutto, per costruire un altro impianto che da Prato Nevoso andasse verso cima Malanotte.

Nello stesso anno il Comune di Frabosa Sottana fa realizzare l'acquedotto rurale del Prel per il miglioramento dei pascoli alpini: esso era composto da quattro abbeveratoi per il bestiame, i quali venivano alimentati con motore a scoppio che solleva l'acqua dalla sorgente del Caudano.

Ed è in questo momento della storia della stazione che entra in scena un personaggio fondamentale per lo sviluppo di Prato Nevoso: Giacomo Doderò. Nato a Gaeta il 16 novembre 1918, di origine ligure, risiedeva a Frabosa e la sua professione era l'agente marittimo. Era il fondatore e amministratore unico della società "Prato Nevoso immobiliare" s.p.a., in cui operavano altri personaggi quali l'ingegner Augusto Tesio e il dott. Glauco Lolli Ghetti, presidente della Sampdoria Calcio.

Un primo contatto documentato tra il Comune e il signor Doderò si ritrova in una relazione intitolata "Progetto di massima dell'operazione" e datata al 11 aprile 1962⁵⁷. In questo documento si precisa che la società "Prato Nevoso immobiliare" era proprietaria di appezzamenti che costituivano il fondo della vallata e che il Comune ne possiede altrettanti adiacenti ai primi, da alienare e vendere alla società. Inoltre, a entrambi interessa la costruzione di una strada che da quota 1100 m.s.l.m. (bivio Bergamini) portasse ai 1500 m.s.l.m. della conca. Quello che si propone è inizialmente la vendita dei terreni seguita dalla progettazione della strada ad opera di un tecnico di comune fiducia a spese comuni, ma anticipate dalla società privata, con successiva costruzione a spese esclusive del comune. In seguito, si dovrà procedere alla costruzione nella località di un acquedotto di portata idoneo a soddisfare le future esigenze del nuovo quartiere residenziale da realizzare.

In una missiva del 19 maggio 1962⁵⁸ inviata all'imprenditore residente a Savona da parte del Sindaco si fa riferimento a un precedente incontro avuto in Comune con Doderò. Esso aveva richiesto di poter visionare il contratto redatto nel 1959 con l'ingegner Modena, all'epoca con l'esclusività su quei terreni. Il Sindaco dell'epoca richiede comunque che *"il comune conosca al più presto l'entità e l'ubicazione degli impianti sportivi in programma oltre la zona del Prel, verso la Balma ed il Mondolè, per poter mettere a disposizione le necessarie superfici, che altrimenti verrebbero a cadere nell'esclusiva Modena"*. Per poter procedere alla vendita è necessario però avere a disposizione l'intero territorio interessato alla costruzione, non solo i terreni del Prel. Questo è possibile solo venendo a meno con gli accordi presi con l'ingegner Modena: *"in queste trattative è necessario nel reciproco interesse usare di molta cautela allo scopo di chiarire, individuare e di volta in volta superare le obiettive difficoltà di ordine tecnico, giuridico, finanziario ed amministrativo che inevitabilmente sempre si presentano in affari di tale portata"*⁵⁹.

L'architetto don Carlo Rulfo, architetto e sacerdote monregalese, il 24 aprile 1962⁶⁰ invia al Comune un preventivo di massima per la costruzione della strada Bergamini fino al Prel. Il sopralluogo e le misure vennero prese dal geometra Lanza, il costo totale sarà di 93 milioni di lire, tenendo conto di scavo in terra e in roccia da mina.

⁵⁷ Archivio Storico Comunale di Frabosa Sottana – Sezione II V.1.39 – n°769 "vendita terreni in località Prel alla Società Immobiliare Prato Nevoso e sviluppo turistico della zona 1949-1972"

⁵⁸ Ibidem

⁵⁹ Nota: tali frasi possono essere percepite dal lettore come discredito sul lavoro che è stato eseguito negli anni a Prato Nevoso, ma il tono di questa e altre lettere fa comprendere come il Comune sia stato più volte accondiscendente e promotore nei confronti di questa stazione, a discapito dello sviluppo di Artesina. Nella stessa lettera citata in questo caso si conclude con un commento che fa supporre che tra le due parti c'era una certa intesa: *"Al piacere di presto rivedere Lei ed i Suoi simpatici amici"*

⁶⁰ Archivio Storico Comunale di Frabosa Sottana – Sezione II V.1.39 – n°769 "vendita terreni in località Prel alla Società Immobiliare Prato Nevoso e sviluppo turistico della zona 1949-1972"

Il 30 aprile dello stesso anno la società “Prato Nevoso Immobiliare” s.p.a.⁶¹, richiede di essere ammessa all’acquisto a trattative private di appezzamenti di terra anche per la costruzione di una strada di accesso, dato che è proprietaria di alcuni terreni e che intende creare un quartiere residenziale con dotazione di impianti turistici.

Qualche mese più tardi, il 25 luglio, il dott. Glauco Lolli Ghetti scrive al Comune che *“abbiamo mantenuto i contatti con il sig. geometra Lanza, che ha perfezionato i vari studi e progetti e del pari con il sig. Hans Nöble che a giorni ci invierà i definitivi progetti dei vari tempi di esecuzione degli impianti sportivi”*. L’austriaco Nöbl, denominato “angelo delle nevi”, non era altro che uno tra i pionieri dello sci in Italia: già negli anni Trenta, avendo rapporti di amicizia con la famiglia Agnelli di Torino, aveva ottenuto la gestione della neonata Sestriere. Venne contattato dalla società di Prato Nevoso per avere un consulto sulla progettazione delle piste da sci. Il dottor Ghetti prosegue *“è certo però che per il proseguimento dell’opera è necessario, anzi indispensabile, che siano chiariti i termini degli impegni che gravano sulla zona per le possibilità di espansione e sviluppo degli impianti turistici e sportivi, per effetto di precedenti contratti. Lei sa a che cosa mi riferisco, e questo nostro desiderio è stato rafforzato in un recente incontro avvenuto nei ns. uffici con il sig. ing. Andrea Messina, progettista dei lavori in corso all’albergo Artesina. Infatti, vagamente si accenna sempre a diritti acquisiti sulla zona del sig. ing. Modena e tale terreno deve evidentemente essere sgombrato dal Comune, affinché noi possiamo essere assolutamente tranquilli di non avere fastidi di sorta. Le sarò quindi grato se Ella vorrà fare studiare questa posizione in modo che in un nostro prossimo incontro possa essere dissipato ogni dubbio in proposito”*. In questo scritto viene chiesto espressamente dalla nuova società che quanto stipulato prima con l’ingegner Modena venga surclassato a favore dell’attività della nuova impresa.

L’anno successivo, il 6 giugno⁶², il sindaco Michele Bodrone scrive al dott. Ghetti specificando che *“a mio avviso dovrebbero in futuro costituire una unica grande ed impareggiabile zona turistica estivo-invernale”*. Michele Bodrone è padre di Antonio, intervistato in più occasioni in quanto testimone diretto della nascita delle stazioni di Artesina e Prato Nevoso. La frase riportata dal padre sembra essere un segno premonitore di quello che il figlio cercherà e realizzerà negli anni Novanta, ovvero il comprensorio del Mondolè Ski. Nella stessa lettera si specifica che per la concessione esclusiva dei terreni dati qualche anno prima all’ing. Modena il Comune si farà parte attiva per metterli a disposizione della società di Prato Nevoso. Inoltre, si stipula il prezzo di 20 milioni di lire per 1.400.000 metri quadri di terreno.

La risposta della società di Ghetti e Dodero arriva il 25 giugno⁶³, quando viene scritto che non possono investire se non hanno certezza, perché *“noi non possiamo neppure pretendere che Voi ci diate quello che non è Vostro o che essendolo avete concesso temporaneamente ad altri”*. Per dimostrare la serietà dei loro intenti gli azionisti della società versarono un preliminare di accordo di 10.000.000 di lire, mentre la residua parte verrà versata solo quando saranno nella condizione di avere i terreni per poter realizzare il loro programma di impianti sportivi. Il 12 luglio il Comune risponde che il versamento preliminare va bene, spostando il limite massimo affinché raggiungano gli accordi al 30 giugno 1964.

Infatti, solo al 10 febbraio 1964 la società di Prato Nevoso e la Artesina s.p.a. stipulano una scrittura privata non firmata. Innanzitutto, si riconosce che la strada da Miroglio al bivio Bergamino venne costruita da Modena, dopodiché Prato Nevoso dovrà occuparsi di allargarla a otto metri realizzando le dovute opere strutturali. Le strade che dal bivio raggiungono le rispettive località saranno di gestione privata, mentre la forza motrice, la luce elettrica e la linea telefonica sarà interesse di entrambe portarla fino al

⁶¹ In questo caso viene identificato come amministratore unico il dott. Glauco Lolli Ghetti invece di Dodero.

⁶² Archivio Storico Comunale di Frabosa Sottana – Sezione II V.1.39 – n°769 “vendita terreni in località Prel alla Società Immobiliare Prato Nevoso e sviluppo turistico della zona 1949-1972”

⁶³ Ibidem

bivio partendo da valle. Si giunge all'accordo che le due società si devono dividere le aree e che devono sviluppare la loro attività nel rispetto del concorrente.

Con il verbale di deliberazione n°16 del 16 febbraio 1964 si discute della richiesta della "Prato Nevoso immobiliare" s.p.a. di acquistare i 1.400.000 metri quadri di terreno per la costruzione di strutture alberghiere e residenziali. Il presidente della giunta fa presente che con l'Ingegnere Modena il Comune ha avuto numerose questioni per colpa dello sviluppo turistico a rilento di Artesina, specificando che però a luglio dell'anno precedente è subentrata la società "Artesina" s.p.a. con a capo le famiglie Palmieri e Conti. Il Consiglio, in conclusione, delibera di trovare un accordo tra le due società, e nel caso in cui non si riesca a giungere si dovrà decidere nella maniera più opportuna tenendo conto della richiesta di Prato Nevoso.

Qualche giorno più tardi, il 21 febbraio, negli uffici "Carboflotta" di Genova avvenne un incontro tra i signori Conti, Palmieri e Queirolo⁶⁴. Per la prima volta si iniziò a parlare di un ipotetico collegamento tra le due località, oltre a proporre una partecipazione della società di Prato negli impianti di Artesina, dove era presente un'attrezzatura funzionante già avanzata, e viceversa. Palmieri fa notare che però esiste con loro un terzo socio, l'Ing. Modena, che a tutto ciò è in disaccordo. Viene identificato il rio Gioacchino come confine naturale tra le due località, con l'unico problema che si sarebbe trovato in un punto molto vicino all'arrivo di una ipotetica cabinovia che Prato Nevoso aveva in progetto (arrivo su cima Alpet), e con Artesina che aveva lo stesso problema con una immaginaria cabinovia delle Scalette vicina al confine. Per questo motivo viene ribadito ulteriormente che un collegamento sarebbe stato indispensabile per lo sviluppo della località.

Si giunge all'aprile del 1964⁶⁵, quando il 19 del suddetto mese viene deliberato che 1.100.000 mq verranno venduti alla società, la quale ha di fatto i terreni che qualche anno prima erano stati dati in concessione all'ingegner Modena

Con l'acquisto di tali terreni la società dovrà sistemare ed ampliare la strada da Frabosa Sottana al bivio Bergamino, costruire ex novo ed asfaltare la strada dal bivio Bergamini fino al Prel (circa 6 km di lunghezza per 6 metri di larghezza). I terreni in dotazione dovranno essere destinati alla costruzione di impianti turistico sportivi, di alberghi, ville e condomini, in conformità al piano di utilizzazione di massima che dovrà essere presentato.

Sul fronte degli impianti a fune rimane ancora tutto fermo, dato che la società non era ancora in possesso di tutti i terreni atti a costruire gli skilift. L'anno prima, il 14 novembre 1963, la società di Prato Nevoso scrive al Comune di Villanova Mondovì per acquistare 500.000 mq di terreno di loro proprietà nei pressi della località Arfel-Gavo. Questi terreni dovranno essere utilizzati per costruire una sciovia di 1000 metri di lunghezza per 300 di dislivello. La otterranno l'anno seguente, dando il via alla progettazione degli impianti sciistici.

Un documento del 20 giugno 1964 archiviato in Comune, con la dicitura "promemoria per il sig. geom. Salomone", riporta un programma degli interventi che la società intende condurre. Viene diviso in quattro sezioni e alcune sotto tematiche:

- Strada

Nella primavera-estate del 1965 si ha intenzione di costruire e rendere percorribile agli automezzi il tronco Bergamino – Prato Nevoso. Nella primavera-estate successiva, invece, si ha intenzione di procedere all'allargamento ed alla sistemazione della strada Frabosa Sottana

⁶⁴ Non viene specificata l'identità del signore in questione, ma è probabile che fosse un rappresentante della società di Prato Nevoso.

⁶⁵ Archivio Storico Comunale di Frabosa Sottana – Sezione II X.8.14 – n°1437 "Costruzione del complesso residenziale e turistico in località Prato Nevoso da parte dell'immobiliare Prato Nevoso 1964-1968"

- Bergamino. Nell'anno 1967 si asfalteranno tutti e due i tronchi, cioè da Frabosa Sottana a Prato Nevoso. In questo modo la fine dei lavori verrebbe anticipata di circa un anno e mezzo rispetto al termine dell'impegno preso con il Comune, ovvero giugno 1969.
- Luce e telefono
Questi lavori vengono rimandati in quanto non occorreranno a Prato Nevoso prima dell'estate 1966 ma, anche facendo così, si anticiperebbero notevolmente i tempi fissati dal Comune (4 anni). Questa spesa sarà a metà con la società di Artesina.
 - Costruzioni
Il programma dovrebbe avere scadenza a giugno 1972, ma l'intenzione della società è di realizzare le opere architettoniche entro il 1967. Quello che si intende costruire è:
 - una cappella ampliabile di circa 150 metri quadri costruita in modo che possa costituire il nucleo di una futura chiesa;
 - un albergo di seconda categoria con 60 camere e garage della capienza di circa 60 autovetture per un complessivo di 6.000 metri cubi;
 - un condominio a tre piani per 20 appartamenti complessivi, oppure due condomini da 10 appartamenti ciascuno, con le 20 autorimesse ed un ristorante al piano terreno, per un totale di 8000 metri cubi;
 - due ristoranti-tavola calda dalla capienza di 200 persone ciascuno, di 600 metri cubi l'uno;
 - cinque o sette villini che dovranno essere costruiti entro il 1968;
 - una costruzione costituente la stazione di partenza dello ski-lift;
 - una costruzione per gli impianti con annesso caffè-bar per complessivi 4.000 metri cubi. Questo edificio dovrà poi servire anche per la partenza della cabinovia Prato Nevoso – Balma;
 - impianto di fognatura dimensionato per la portata che potrà avere in uno sviluppo futuro della località.
 - Impianti sportivi
 - Sciovie: entro l'anno 1966 dovrà essere pronta la scivola Prato Nevoso-Ghisera⁶⁶ e altre due dal Piano dei Grigli e dal Gavo alla Balma.
 - Piscina: entro l'estate 1967 si pensa di costruire una piscina con impianto di acqua calda, in modo da poterla usare anche d'inverno. Questa piscina verrebbe ubicata nella parte più bassa di Prato Nevoso, con adiacenti gli spogliatoi per una metratura complessiva di 300 metri cubi. Essa è però, necessitante di acqua continuamente corrente, subordinata alla portata dell'acquedotto del Caudano.
 - Tennis; un campo da tennis, ubicato in modo da poterne poi realizzare altri, sarà costruito vicino alla piscina, in modo da poter usufruire degli stessi impianti di fognatura e riscaldamento. In uno di questi si vorrebbe sperimentare almeno un campo in erba, unico in Italia, così come sono frequenti ed apprezzatissimi in Inghilterra, Australia e Stati Uniti.
 - Golf: una club-house di 1.500 metri cubi sarà costruita all'estremità di ponente di Prato Nevoso, con estensione dei campi fin quasi sotto il Prel. L'intento è di lasciare il campo allo stato quasi naturale, eseguendo solo i lavori di sistemazione artificiale dell'erba intorno alle buche.

⁶⁶ Nel documento viene riportata la dicitura "Ghisera", attualmente quella cima viene raffigurata nelle carte come "Ciuiera", con una quota di 1820 metri sul livello del mare. Il "Piano dei Grigli" non è altro che una scrittura incorretta del piano dei Gorghi, località a cavallo tra la val Maudagna e la valle Corsaglia, dove oggi passano alcune piste servite dalla cabinovia Rossa.

- Trampolino di salto: sarà costruito sulle pendici nord-ovest della cima Ghisera⁶⁷. Poiché la sua pista di frenata dovrà essere molto ampia e ben livellata non è escluso che si possa adattare per essere usata durante l'estate come campo di gioco del calcio.

A conclusione di questo documento si precisa che, con particolare riguardo alle costruzioni, si darà carattere alpino in generale e, in particolare, con stile tirolese. Venne contattato l'architetto Huber Prahensky di Innsbruck per studiare i tipi di villini, alberghi e condomini da proporre agli acquirenti. Il piano regolatore sarà studiato dall'architetto Mario Cereghini⁶⁸ di Lecco e dovrà, secondo le direttive fornite dalla committenza, lasciare spazi verdi modestamente ampi tra le varie costruzioni. La lettera conclude con una frase molto particolare, ma che cerca di dare un connotato di diversità a questo intervento: *“non si vuole, cioè, fare una speculazione edilizia intensiva che poi a lungo andare si risolverebbe in un deprezzamento e quindi in una perdita sia per i singoli che per la Società”*.

L'estate del 1964 porta la formalizzazione dell'acquisto della zona del Prel da parte del Comune, nella figura del sindaco Michele Bodrone, con riferimento alla delibera dell'aprile precedente. Un quinto del complesso di costruzione degli impianti turistico sportivi previsti dovrà essere ultimato entro sette anni, a partire dal 1° giugno del 1964. La società immobiliare lascerà in godimento al Comune i pascoli situati nella superficie di terreno compravenduta finché su di essi non si costruiranno edifici o impianti previsti dal piano. Dunque, nei mesi successivi verranno preparate le basi per la partenza dei lavori della strada e delle opere necessarie a gettare le basi della nuova stazione.

Il quotidiano “La Stampa” al 31 ottobre 1964⁶⁹ riporta che nascerà a Frabosa un grande centro di soggiorno e di sport invernali, battezzato “Skilandia”. Si parlano dei circa tre miliardi che la società dovrà sborsare per realizzare “alberghi, ville, campi da tennis, da golf, un maneggio, cabinovie e sciovie”. Come per Artesina qualche anno prima, anche la nascita di Prato Nevoso venne accolta dai quotidiani locali con grande clamore. Lo stesso nome (inventato probabilmente da qualche giornalista) viene riportato da un giornale della chiesa di Frabosa, datato ottobre 1964⁷⁰, menzionando il fatto che *“numerosi skilift, cabinovie e seggiovie porteranno in breve tempo fino alla punta del Mondolé”*. Nel mentre la costruzione della strada proseguiva e, in una lettera del giugno 1965, il comune (con il nuovo sindaco Mario Blua) cede a Prato Nevoso il taglio degli alberi, costituito da 994 piante, di cui 780 di abete bianco e 214 di faggio, per un totale 1.250.000 Lire.

In un documento del 23 dicembre del 1965 la società ribadisce che la strada dal bivio fino alla località è stata conclusa e l'anno successivo sarebbe stata proseguita fino al colle del Prel e monte Malanotte. Dovranno essere realizzati i parcheggi e le varie zone di servizio. Con la stessa lettera si chiede al Comune di acquistare ulteriore terreno per continuare l'espansione urbanistica e sciistica della società, per un totale di 91.000 metri quadri di aree allo stesso prezzo unitario degli acquisti precedenti.

Pochi giorni dopo, il 28 dicembre, al Comune viene inviato il “piano di fabbricazione nella località Prel”, a firma dell'ingegner Renzo Accinelli, il quale non è altro che una variante del programma di fabbricazione di fine anni Cinquanta. All'interno dell'elaborato vengono nuovamente distinte le località in base al tipo di “comprensorio”, e la località Prato Nevoso è interessata da comprensorio speciale e in parte rurale. La prima tra le due dovrà essere unicamente destinata alle piste da sci, con la realizzazione di pochi edifici strettamente legati all'attività sportiva o di ospitalità. Il comprensorio rurale, invece, risulta non idoneo allo svolgimento di attività sportive invernali, dato che è esposto a sud ed è normalmente poco innevato.

⁶⁷ Archivio Storico Comunale di Frabosa Sottana – Sezione II X.8.14 – n°1437 “Costruzione del complesso residenziale e turistico in località Prato Nevoso da parte dell'immobiliare Prato Nevoso 1964-1968”

⁶⁸ Architetto lombardo (1903 – 1966) facente parte del MIAR, Movimento Italiano per l'Architettura Razionale.

⁶⁹ Archivio La Stampa – articolo del 31 ottobre 1964

⁷⁰ Archivio Storico Comunale di Frabosa Sottana – Sezione II V.1.39 – n°769 “vendita terreni in località Prel alla Società Immobiliare Prato Nevoso e sviluppo turistico della zona 1949-1972”

Viene dunque favorito il formarsi di una borgata nei pressi del colle del Prel, la quale potrà ospitare servizi come chiesa, ufficio postale, telegrafico e telefonico, ufficio polizia, ufficio informazioni, pronto soccorso, farmacia, bar e ristoranti. Per il rilascio della licenza edilizia si dovranno creare zone di parcheggio fuori dalla sede stradale (o garage) in misura sufficiente ad una autovettura per ogni unità abitativa.

Viene precisato che tutte le costruzioni abbiano caratteristiche architettoniche rispondenti all'ambiente, ovvero tipicamente alpino. Si dovrà altresì provvedere alla sostituzione di eventuali alberi ad alto fusto che si dovessero abbattere per far posto alle costruzioni, e il terreno in residuo dalla costruzione dovrà essere piantumato con alberi di alto fusto e di essenza alpina, uno ogni circa 50 metri quadri.



Figura PRN.3: Monte Mondolé visto nel 1965 dal versante sud del monte Malanotte. La conca della località presenta solo il laghetto naturale e alcuni muretti delimitatori delle varie proprietà. Il gruppo di abitazioni che si vede sono le case di Pra Nevoso, attualmente ancora esistenti, recuperate ad inizio anni Duemila per essere inglobate nel nuovo borgo Stalle Lunghe.

Archivio privato Sergio Piazza

All'interno dell'articolo 10 si indicano come direttrici di espansione le zone del Prel e di Artesina, per un futuro sviluppo del turismo invernale, mentre la località di Alma (nella parte iniziale della val Maudagna) sarebbe ottimale per un turismo estivo. Il territorio comunale viene diviso in:

- comprensorio dell'aggregato esistente del capoluogo e delle aree attigue di ampliamento;
- comprensorio di borgate e frazioni esistenti e aree attigue di ampliamento;
- comprensorio di nuove zone di espansione edilizia secondo le direttrici stabilite precedentemente. Viene favorita la formazione di centri abitati che raggruppino servizi pubblici e di pubblico interesse, i quali dovranno essere realizzati nei piani di lottizzazione;
- comprensorio di zone speciali ai fini della tutela di aree più idonee all'esercizio di sport invernali, dunque piste e impianti che tengono in considerazione l'innevamento e l'esposizione al sole. Tali zone sono Monte Moro, Prato Nevoso e Artesina.

Per costruire nelle nuove zone di espansione (identificate come ET all'articolo 20) si deve rispettare l'indice di edificabilità e il rapporto di copertura, la fabbricazione di raggruppamenti edilizi aventi le caratteristiche di borgate che possano ospitare raggruppati anche locali, servizi pubblici e di pubblico interesse. Nella variante viene specificato che si potrà approvare solo con un piano edilizio consensuale planivolumetrico, con alle spalle una stipula di convenzione con Frabosa che disciplini "la cessione di aree pubbliche al Comune e a carico dei privati le opere di urbanizzazione primaria e secondaria". Viene posta attenzione, seppur molto marginalmente, anche allo stile: infatti nell'articolo 20 si scrive che "le costruzioni abbiano carattere architettonico corrispondente all'ambiente tipicamente alpino". L'indice di edificabilità, descritto nell'articolo 19, è non superiore a 2,5 metri cubi per metri quadri, con un'altezza



Figura PRN.4: Alberg Mondolé in una cartolina di fine anni Sessanta. In primo piano si nota la stazione di arrivo dello skilift Arlecchino e in altro a destra l'albergo del Prel. Poco a sinistra, nel centro dell'immagine, è presente la ex villa Travaglio.

Archivio privato Fabio Stella

massima fissata a 12 metri. Questa variante, firmata dall'Ingegnere Accinelli, venne sostenuta a spese dalla società di Prato Nevoso, ma su volere del Comune di Frabosa Sottana.

Nel nuovo anno l'impresa prosegue il suo corso mettendo a punto i primi impianti e proseguendo quanto richiesto, difatti, in un documento del 7 settembre 1966 la società informa il Comune che la sciovia Gialla è stata iniziata il 20 agosto 1966, la sciovia Arlecchino il 22 agosto 1966. La sciovia Gialla andava a costituire la spina dorsale della stazione, con una lunghezza di circa 1350 metri e un dislivello di 320⁷¹, portando gli sciatori dal centro della conca alla prossimità della cima Ciuiera. Al contrario, lo skilift Arlecchino andava a soddisfare le aspettative di coloro che si avvicinavano al mondo dello sci per la prima volta. Già l'anno successivo la società ampliò il bacino sciabile con l'installazione dello skilift Verde, posto nella vicina conca del Caudano, arrivando a quota 1819 metri sul livello del mare. Nel 1968 è il turno di due nuove sciovie di grande importanza: la prima è la Blu, che andrà a raddoppiare la portata della Gialla in quanto sarà posta alla sua destra, la seconda è la sciovia in curva Rossa. Quest'ultima fu

⁷¹ Questo, come tutti i dati riguardo la costruzione degli impianti, provengono dalle ricerche di Mario Aimar.

uno skilift di 1450 metri, con un dislivello di 370, che raggiungeva la cima dell'Alpet, la punta più alta del comprensorio (1900 mslm circa), a pochi passi dal rifugio della Balma. Infine, a conclusione degli anni Sessanta, due skilift vennero realizzati nel 1969, l'Azzurro e l'Arcobaleno. Il primo, come era stato per il Blu l'anno prima, andrà a fare da gemello al Verde nella conca del Caudano, mentre l'Arcobaleno sarà un proseguimento del baby Arlecchino, ma a quota più elevata. Tutti questi impianti, come quelli successivi fino agli anni Novanta, vennero realizzati dalla ditta Fratelli Marchisio di Torino, come buona parte degli impianti a Lurisia, Artesina, St. Gréé, Frabosa e San Giacomo. Come si intravede nella figura PRN.4 gli skilift della Marchisio erano ben distinguibili per i loro pali tondi e colorati con toni accesi, e proprio nel caso di Prato Nevoso vennero dipinti con il colore che li denominava.

Nello stesso documento in cui si parla degli impianti conclusi si menziona l'inizio di costruzione dell'albergo Mondolé il 25 agosto del 1966. Questo è di fatto uno tra i primi edifici residenziali/alberghieri che la società fa realizzare a firma dell'ingegnere Accinelli. Dalla figura PRN.4 si comprende che l'edificio è composto da tre blocchi intersecati tra loro con i tetti spioventi, utili per non far pesare e soffermare il carico di neve. Il blocco più basso, verso valle, presenta un'enorme vetrata rivolta verso il Mondolé per ospitare al suo interno la piscina dell'hotel. L'edificio venne concepito con uno stile architettonico tipico dell'ambiente alpino, andando a rivestire ove necessario le superfici con legno o pietre locali. Esso è stato oggetto di restauro una ventina di anni fa, ma l'intervento non ha snaturato l'aspetto originale del complesso.

In una seconda lettera del 7 settembre 1966 la società "Prato Nevoso Immobiliare" s.p.a. illustra lo stato dei lavori, indicando che la strada da bivio Bergamini alla località è stata asfaltata con cinque anni di anticipo rispetto ai tempi concordati, proseguendola fino alla cima del monte Malanotte. La strada che da Frabosa porta al bivio è stata allargata fino a Miroglio, mentre il tronco Miroglio – bivio sarà oggetto di lavori l'anno successivo. Del piano di realizzazione si scrive che è stato costruito un sesto di quanto concordato entro il 1972. Le linee telefoniche sono state portate in loco anche per favorire i due rifugi della zona (Balma e Prel), mentre l'elettrodotto si vuole concludere entro l'anno che verrà. Sul fronte del turismo si accenna ad una eventuale gestione delle grotte del Caudano, per migliorare l'attrattività e il progresso della valle. A dimostrazione del grande lavoro che la società di Doderò e Ghetti ha realizzato nel giro di pochi anni si legge nel verbale di deliberazione del Comune, datato 27 maggio 1967, che *"in un solo anno tutto il territorio comunale si è trasformato in un grande complesso turistico e le iniziative economiche e commerciali locali hanno moltiplicato le loro attività."* Sul fronte delle costruzioni edilizie si ribadisce la sempre più crescente intensificazione dei lavori e che le opere pubbliche eseguite ed in programma con i fondi provenienti dalla vendita immobiliare ammontano a parecchie decine di milioni, ciò *"a sollievo di una depressione economica che il nostro Comune ha sempre sofferto e che nessuna Amministrazione avrebbe potuto ovviare"*. Si riconosce in questa operazione un'ottima opportunità di risollevarlo della vallata, sia tramite gli oneri che andavano a riempire le casse del Comune, sia sotto il profilo dell'occupazione lavorativa.

3.3.4. ANNI SETTANTA E OTTANTA – LO SVILUPPO DELLA STAZIONE

La storia di Prato Nevoso nei successivi due decenni è piuttosto complessa da ricostruire: a differenza delle altre stazioni analizzate a Prato Nevoso non esisteva un vero e proprio piano volumetrico di distribuzione delle aree pubbliche e private che la società aveva in mente di realizzare. Questo fu dovuto soprattutto a una concessione sempre meno stringente delle licenze edilizie; dunque, il controllo non era in mano a un'unica grande società che seguiva uno schema o un piano, ma era in mano a tante medio/piccole società immobiliari che seguivano direzioni diverse. Questo si nota nel risultato finale dato che, se si confronta Artesina, St. Gré e Garessio, i quali bene o male hanno avuto un unico grande promotore sul lato immobiliare, con Prato Nevoso emerge come la distribuzione di buona parte degli edifici non segua un'idea progettuale unica ma venga piuttosto lasciata all'intervento dei privati. Questi avvenimenti rendono complessi i tentativi di ricostruire la storia, la quale non può che essere rimandata ai pochi piani redatti alla sua nascita e ai tanti documenti di progetto dei condomini realizzati.

In una lettera che l'amministrazione di Frabosa invia al Provveditorato Regionale alle opere pubbliche per il Piemonte (24 agosto 1971) si trasmettono vari dati del comune di Frabosa: gli abitanti nel 1951 erano 1593 mentre una quindicina di anni più tardi, nel 1965, erano calati a 1294. Invece è inversa la situazione per la volumetria dell'edilizia residenziale, spinta in particolare dagli interventi delle due stazioni. Ogni anno aumenta: si passa dai 30.406 metri cubi realizzati nel 1966, ai 81.401 metri cubi nel 1967, per arrivare ai 70.548 metri cubi costruiti nel 1968. Vengono conteggiate 80 licenze edilizie rilasciate per una cubatura totale di 120.000 metri cubi. In compenso, si stimano 120.000 presenze turistiche complessive all'anno.

Nel gennaio del 1967 l'ingegner Accinelli venne convocato dal Comune per la redazione del regolamento edilizio comunale e del programma di fabbricazione, alla luce della nuova legge Ponte del 1967. Una particolare attenzione il progettista dovrà dare alla zona del Prel e di Artesina, dato che si trattava delle nuove espansioni. L'ingegnere declinerà l'incarico nel mese di settembre dello stesso anno, con la motivazione di aver già assunto impegni di progettazione e direzione lavori per conto di privati che operavano nel territorio comunale (non facendo espresso riferimento, ma si trattava della società di Prato).

Nel novembre del 1967 venne affidato l'incarico all'ingegner Renato Bolla, il quale fornirà al Comune delle modifiche e integrazioni alle norme contenute nell'allora vigente regolamento edilizio. Tali documenti verranno approvati il 29 gennaio 1968 dal consiglio comunale. Le norme all'interno variano di poco in confronto allo stesso documento presentato dall'ingegnere Accinelli nel 1965.

Un altro ingegnere succede a Bolla, ovvero Domenico Buscaglia. In un documento del 29 ottobre 1971 l'ingegnere propone un nuovo piano in cui specifica che nel comune si potranno insediare almeno 9.000 persone grazie all'attrattività che i due nuovi centri sciistici sono in grado di portare. Anche in questo caso l'ingegner Buscaglia viene rimosso per "*insufficiente precisione*" a favore dell'ingegner Luigi Giraudo. A esso, tramite delibera del Consiglio Comunale n°1 del 5 gennaio 1972, gli viene affidato il compito di produrre uno strumento urbanistico più idoneo e aggiornato di quello del 1958, ovvero quello all'epoca ancora utilizzato. L'ingegnere scrive regolare l'aspetto pianificatorio del Comune è un lavoro complicato per il notevole sviluppo edilizio avvenuto senza controllo all'interno del territorio. Questo nuovo strumento servirà a favorire che il futuro sviluppo urbanistico delle località sciistiche sia sufficientemente disciplinato e controllato preventivamente, onde evitare usi del suolo impropri. Lo stesso ingegnere suggerisce di passare da un programma di fabbricazione alla redazione di un vero e proprio piano regolatore generale.

Con la delibera del consiglio comunale n°58 del 6 giugno 1972 il Comune si impegna a trasformare il programma in un piano regolatore a tutti gli effetti, con piani particolareggiati per Monte Moro, Balma,

Artesina, Prato Nevoso e il capoluogo. È proprio nel 1973 che Prato Nevoso redige un piano di lottizzazione per gli eventuali sviluppi futuri, a differenza di Artesina che non ha potuto presentare ancora nulla in quanto non dispone della proprietà su alcuni terreni interessati dallo sviluppo.

All'articolo 14 nel nuovo regolamento edilizio comunale vengono scritte le norme per la fabbricazione intensiva mista, continua e discontinua. Il rapporto di copertura, ovvero il rapporto tra la superficie e coperta e le aree a disposizione, dovrà essere inferiore a 0,6, mentre i fabbricati si dovranno costruire ad almeno 5 metri dalla strada ad una distanza minima di 7 metri tra loro. L'altezza di essi dovrà essere presa sotto gronda e dovrà essere inferiore ad una volta e mezza la larghezza della sede stradale, potendo raggiungere gli 8 metri ma mai superandone i 12.

Tramite l'ingegner Massimiliano Comino⁷², per la redazione della tesi è stato possibile visionare vari documenti che i progettisti negli anni hanno redatto per le richieste di licenze edilizie da proporre al Comune di Frabosa. Numerosi di questi edifici sono stati realizzati negli anni Settanta, il punto di massima espansione edilizia della frazione.

All'ingresso di Prato Nevoso si incontra sulla sinistra un grande condominio con una copertura a due falde asimmetrica. Si tratta del Pineta Residence, progettato dall'architetto Giuseppe Mondini nell'aprile del 1970, dotato di numerosi alloggi monolocali, bilocali e persino trilocali, e con la predisposizione di inserire attività commerciali al piano terra rialzato. L'edificio, con la copertura rivestita in lamiera verde scuro/marrone, è uno tra i più particolari e unici nel panorama della stazione.

Sul finire degli anni Sessanta viene iniziata l'operazione immobiliare che avrebbe costruito la spina commerciale di Prato: la galleria commerciale. Si trattava di una serie di condomini di varie dimensioni che hanno al piano terra un porticato che crea una galleria di quasi 400 metri con negozi di ogni genere. Vengo così costruiti, a ridosso tra la fine degli anni Sessanta e la metà degli anni Settanta una serie di condomini: in ordine da valle verso monte si trovano La Capanna, Gran Baita Ovest (figura PRN.5), Gran Baita Est, Due Pini, Tre Pini e infine La Baita. Buona parte di questi edifici vennero commissionati dall'immobiliare "Prato Nevoso" s.p.a. e dall'impresa di costruzioni "Gran Baita" s.a.s.

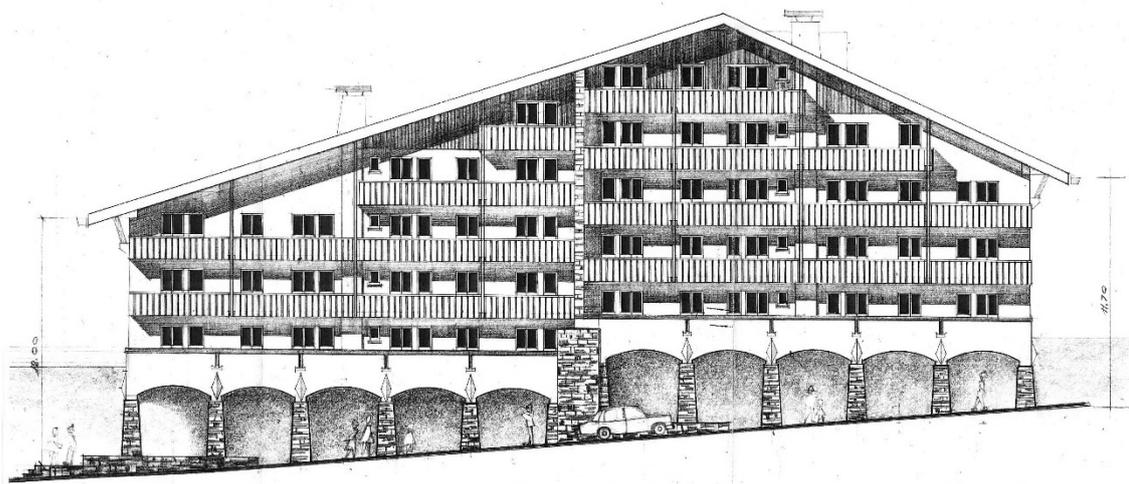


Figura PRN.5: Prospetto verso via Bergamini del condominio Gran Baita Ovest – architetto Adriano Pietra
Archivio edilizio del Comune di Frabosa Sottana, licenza edilizia n°237 del 14 maggio 1969

Vari architetti e ingegneri si susseguono nella realizzazione del lungo complesso; tra questi compaiono i nomi dell'architetto Giorgio Gnudi (il quale si riservò un appartamento nel condominio Due Pini di sua realizzazione), l'architetto Adriano Pietra, progettista dei condomini Gran Baita Est e Ovest, e l'ingegner

⁷² Consultazione avvenuta presso il suo ufficio di Mondovì il 18 maggio 2024.

Luciano Fabbri, progettista del condominio La Baita. È qua che si sviluppa la vita della stazione esterna allo sci, difatti sono presenti bar, ristoranti, macelleria e farmacia al servizio di turisti e residenti. Il porticato permette di fare delle comode camminate anche nelle giornate più brutte, come in tutti i centri della pianura piemontese. La peculiarità sta nel fatto che tra un estremo e l'altro della galleria commerciale ci siano circa una cinquantina di metri di dislivello, rendendo così la "vasca" sotto i portici impegnativa per coloro che preferiscono una semplice passeggiata in piano.

Poco più a monte della lunga galleria commerciale si trovano altri condomini che mantengono, come i precedenti, elementi tipici delle architetture alpine, con coperture principalmente a due falde. Tra questi si trovano il Punta del Pino, il 5°, 6° e 7° Pino, tutti a firma dell'architetto Giorgio Gnudi e realizzati a metà degli anni Settanta (del 6° e 7° Pino le licenze vennero rilasciate nel marzo del 1973).

Alcuni edifici che si incontrano salendo di poco verso monte sono a firma dell'ingegner Renzo Accinelli, ovvero il Cime Bianche e il Bucaneve, con licenze rilasciate rispettivamente nell'agosto del 1968 e nel giugno del 1969.

Se gli edifici descritti precedentemente rispecchiano i canoni tipici dell'architettura che nel panorama alpino si trovano maggiormente, altri sono frutti di esperimenti molto audaci. Il caso più peculiare è il complesso denominato Visiona, ad opera dello studio del geometra Rodolfo Gaia e dell'ingegnere Guido Gaia, costruito a partire dal 1973. Sono tre condomini di sei piani fuori terra, voluti dalla società "Alpimar" s.a.s., di forma irregolare: i due blocchi a lato, simili tra loro, sono di forma irregolare ed ettagonale, mentre il condominio centrale, più grande, è di forma anch'esso irregolare ma tri decagonale (tredici lati). La copertura, anch'essa di forma particolare, è rivestita con un impermeabilizzante di colore marrone/rosso scuro, sotto la quale sono presenti delle mansarde dotate di grandi finestre triangolari.

Ci sono vari professionisti che operano nel territorio non solo in un unico intervento, ma vengono più volte richiamati dai committenti per continuare a proporre nuovi progetti. Un esempio sono gli ingegneri Elvio Meschinelli ed Elio Bonavita, che nei primi anni Settanta realizzano prima lo Ski Residence 1 e successivamente lo Ski Residence 2. Quest'ultimo è uno tra i più grandi condomini della stazione: il profilo dello stabile segue per buona parte l'andamento del terreno, mentre un braccio si pone perpendicolare alle curve di livello creando vari micro-blocchi sfalsati tra loro. Gli stessi ingegneri si ritroveranno successivamente nel disegno di alcune ville private.

Un altro tecnico che più volte ritorna negli anni Settanta è Giorgio Robotto di Genova, che con la licenza n°561 del 13 marzo 1973 dà il via alla costruzione dei due palazzi denominati Cristalli. Tali edifici, con tetto spiovente a due falde, si collocano a pochi passi dalle piste della conca, rendendo gli appartamenti ottimali per gli acquirenti che amano la formula "sci ai piedi".

Essendo che la stazione in continua espansione nacque l'esigenza di progettare la chiesa, dedicandola a Maria Vergine Assunta⁷³. L'edificio si colloca a monte del colle del Prel, verso la cima di Malanotte. Venne costruito in prossimità della piazza di un centro realizzato qualche anno prima, dove è tutt'oggi collocato l'hotel Galassia. La richiesta per la concessione edilizia venne richiesta nell'agosto del 1970, per poi essere rilasciata nell'ottobre dello stesso anno. Il progetto fu affidato all'ingegner Accinelli, in collaborazione con gli architetti Armina Leonelli e Giorgio Dagna, mentre il costruttore era la "Prel Immobiliare" s.r.l.

Si scelse di tenere tutte le strutture in calcestruzzo a vista, sviluppando l'edificio su due piani. Il piano terra, con la superficie finestrata unicamente rivolta verso valle, aveva al suo interno l'alloggio del parroco e un grande spazio dedicato alla comunità. Dall'appartamento privato l'officiante poteva raggiungere, tramite una scala a chiocciola, l'aula dove vengono officiate le liturgie. Quest'unico locale, posto al piano primo, è ricavato dalla copertura a due falde che va a formare concettualmente una capanna.

⁷³ Le informazioni riguardanti la chiesa arrivano dai documenti presenti sul sito dell'edificio – <https://www.chiesapratonevoso.it/storia.html>

L'illuminazione interna è permessa da numerose finestre poste sull'abside, di forma rettangolare e diverse tra loro, e dalle quattro vele che vanno ad aprire una visuale verso la conca e verso il Mondolè. La grande particolarità di questo edificio si ritrova nel campanile, posto verso il fondo della chiesa e, come si nota nella figura PRN.6, di forma piuttosto unica. La forma arrotondata di questa parte realizzata interamente con cemento armato a vista aveva non solo funzione estetica, ma anche funzionale, in quanto la neve si soffermava meno facilmente su una superficie di tale inclinazione. La chiesa venne benedetta il 19 dicembre 1974.

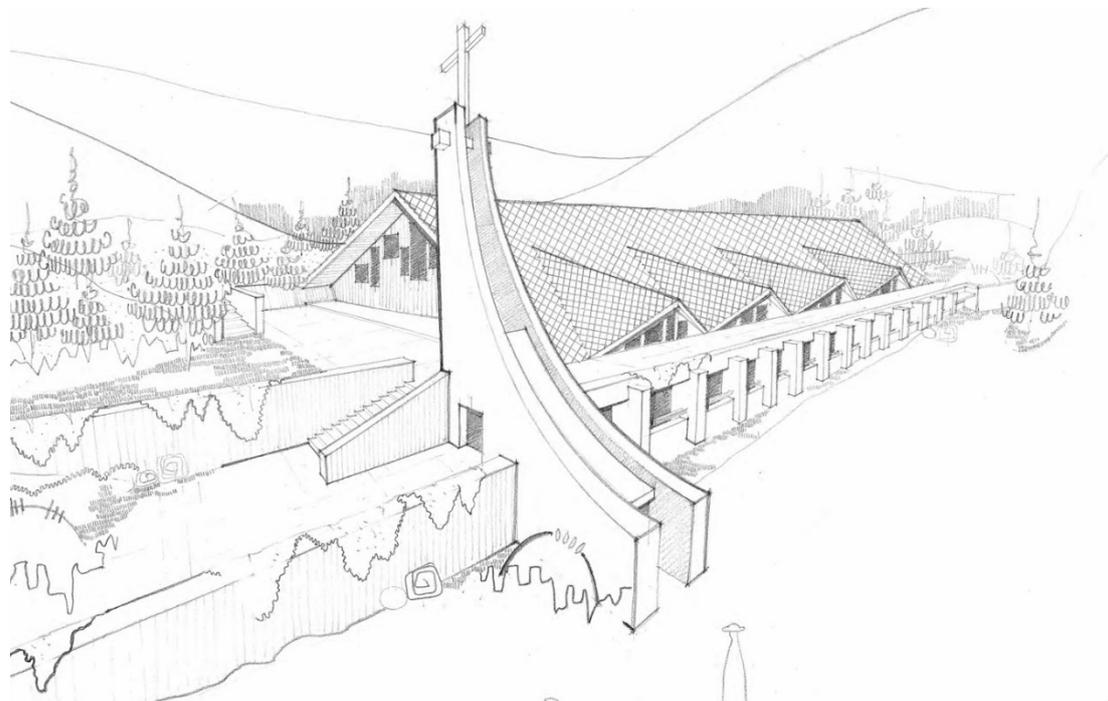


Figura: PRN.6: Prospettiva da nord - ovest, "Progetto chiesa nel centro civico di Prato Nevoso" – ing. Renzo Accinelli
Archivio Chiesa di Prato Nevoso

È il 12 giugno 1968 che l'ingegner Accinelli presenta la planimetria per il "nucleo di ville fra quota 1650 e 1680"⁷⁴ che si intende realizzare nella parte alta del monte Malanotte. Il progetto prevede un totale di 18 ville uni/bi familiari, quasi tutte già nominate con il cognome della futura famiglia proprietaria. Tra queste figurano anche i nomi di Dodero e Lolli Ghetti. I terreni sui quali sono costruiti variano tra i 1.500 e i 2.500 metri quadri, per superfici lorde comprese tra i 150 e 250 metri quadri. Eccezione viene fatta per la villa dell'armatore Lolli Ghetti, la quale sarà di quasi 500 metri quadri su un terreno da quasi 3.400. Verranno in tutto occupati 40.000 metri quadri per un volume di 11569 metri cubi (l'indice di edificabilità era di 0,30). Le ville erano previste ad una distanza di circa 20 metri l'una dall'altra, così da permettere di avere il giusto spazio da destinare a verde per ogni abitazione.

Il complesso di ville sorgerà tra gli anni Settanta e Ottanta e si vedranno costruire ville mono o plurifamiliari, tendenzialmente di uno o massimo due piani. I firmatari dei progetti furono vari, ma come in altri condomini figurano nomi come l'ingegner Bonavita, Accinelli, Fusconi, Quest'area di Prato, posta a poche centinaia di metri dalla cima del Malanotte, sembra essere un mondo diverso dal resto della località. Essa è una sorta di "gated community" ovvero quelle comunità isolate e di difficile accesso per chi non è proprietario. La zona si presenta molto ricca di verde, gli edifici si nascondono tra alberi di alto fusto e i muretti di contenimento sono tutti realizzati con rivestimenti in pietra. Lo stile

⁷⁴ Archivio Storico Comunale di Frabosa Sottana – Sezione II X.8.14 – n°1437 "Costruzione del complesso residenziale e turistico in località Prato Nevoso da parte dell'immobiliare Prato Nevoso 1964-1968"

architettonico delle ville è piuttosto unitario e classico: va a riprendere i canoni tipici di abitazioni alpine, con tetti a capanna e rivestimenti in legno e pietra. Il più grande deficit di questo comprensorio di ville è la totale mancanza di servizi (i più vicini sono sulla piazza del colle del Prel) e la lontananza dalle piste da sci della conca: infatti, paradossalmente, ai residenti conviene raggiungere la cima del Malanotte per poi iniziare a sciare da quel punto, piuttosto che raggiungere la più distante conca.

Vari articoli, a metà degli anni Settanta, parlano della stazione elogiando il grande progresso fatto nel giro di pochi anni. Come un articolo del 16 gennaio 1975⁷⁵ de "La Stampa": *"abbiamo cominciato otto anni fa – dice Paolo Rollier, direttore sportivo di Prato Nevoso dopo una lunga esperienza a Sestriere – quando in questa conca vivevano un paio di famiglie. C'era tutto da fare, dalla strada all'acquedotto, dalle piste agli impianti. La neve, fortunatamente, ci ha sempre aiutati cadendo copiosa, escluso quest'anno dove abbiamo fatto un abbonamento con le giornate di sole, una cinquantina di seguito"*. Viene precisato che Prato Nevoso ora appartiene interamente alla Società Navigazione Alta Italia dell'armatore Lolli Ghetti. All'epoca la stazione aveva circa sei mila posti letto negli appartamenti e 800 negli alberghi. Sempre Rollier: *"la stazione funziona bene e abbiamo già individuato il suo sviluppo futuro. Con altre cinque piccole zone per le costruzioni Prato Nevoso sarà completato e non potrà più ingrandirsi. Anche gli impianti, undici in totale, sono già tracciati sulla carta e fra essi vi saranno almeno due seggiovie di notevole sviluppo giungendo a una portata oraria totale di almeno 12 mila persone. Contiamo di procedere al ritmo di due impianti l'anno, così che per il 1980 Prato Nevoso possa essere terminato"*. Come si vedrà al termine di questo capitolo, quanto detto da Rollier si avvererà, in quanto nel 1980 venne realizzato l'ultimo impianto a completamento del progetto di massima.

Un trafiletto di qualche giorno più tardi⁷⁶ riporta i grandi traguardi che la stazione raggiungeva in quegli anni: *"alla domenica si calcola che lungo le piste e nel paese si trovino almeno sei o settemila sciatori che arrivano per l'80 per cento con mezzi propri e per il rimanente 20 per cento con pullman che giungono dalla Liguria, dal Piemonte particolarmente da Torino, Asti, Alessandria, Alba, Cuneo ed altre località"*. Viene dunque specificato il metodo di raggiungimento della stazione, la quale non essendo servita da mezzi pubblici "ordinari" ha una prevalenza di sciatori che si recano in loco con le auto private. La presenza di un circa 20% dei turisti che raggiungono la località con pullman è dovuta anche ad un fattore che negli anni Settanta scatenato dalla crisi petrolifera: a seguito della crisi del 1972 in Italia vennero introdotte varie misure per ridurre i consumi energetici, e uno tra questi fu la circolazione a targhe alterne o lo stop nei festivi per i veicoli privati. L'impossibilità di utilizzare la propria auto portò i vari sci club ad organizzare pullman che dalle città di pianura raggiungevano le località sciistiche, portando le stazioni a ricevere una grande quantità di persone nei giorni festivi.

Un articolo a commemorazione dei dieci anni della località⁷⁷ accenna all'eventuale istituzione di un comprensorio con Frabosa e Artesina, tramite impianti sul Malanotte e sulla zona del Mondolé. Vengono scritti anche alcuni commenti sulla situazione edilizia: *"per chi è abituato alle stazioni tradizionali, Prato Nevoso è indubbiamente una sorpresa: un grande serpentine di edifici più qualche condominio isolato hanno cambiato il volto della montagna, ma almeno la concentrazione estrema delle costruzioni non ha sciupato spazio prezioso. La mancanza di alberi non mimetizza quel mare di cemento, ma almeno il problema di strade e parcheggi qui non esiste"*. Si conclude l'articolo con una pesante sintesi: *"dire che Prato Nevoso è bella è impossibile, ma non si può negare che sia funzionale."*

⁷⁵ Archivio La Stampa – articolo del 16 gennaio 1975

⁷⁶ Archivio La Stampa – articolo del 29 gennaio 1975

⁷⁷ Archivio La Stampa – articolo del 10 gennaio 1976

Altri commenti poco obiettivi e molto giudicatori si hanno nel servizio del 9 gennaio 1977⁷⁸, dove a proposito del paesaggio si dice che *“visto in estate potrebbe sembrare squallido, privo com'è di boschi e grandi montagne, si è rivelato invece l'ideale per la costruzione di impianti e il tracciamento delle piste”*. In questo caso viene specificato come *“in Italia non siamo abituati a blocchi di costruzioni che sono comunque meglio del caos edilizio di Cervinia o di Sauze d'Oulx”*, mentre sul piano immobiliare si ravvisa che *“è pressoché ultimato e ci stiamo avvicinando a una capacità ricettiva di diecimila persone, di cui circa un migliaio appartengono agli alberghi”*.

Qualche anno più tardi, quando la stazione era ormai a pieno regime, in un articolo a due pagine su *“La Stampa”* del 4 gennaio 1980⁷⁹ vengono mostrate tutte le attività che la stazione poteva offrire: *“la clientela trova sfogo negli alberghi e ristoranti che fungono da punto di ritrovo, nelle discoteche Mood e On Top, nel campo da bocce sotterraneo dell'Hotel Galassia. Cinque gli alberghi: Mondolè di prima categoria, il già citato Galassia e La Capanna di seconda, La Curva ed il Belvedere, rispettivamente di terza e quarta categoria, per un totale di 700 posti letto”*. E anche i locali per la ristorazione non mancavano, come le tavole calde Adler e Ski Grill, direttamente sulle piste e dotate di solarium e noleggio sedie sdraio, oppure i ristoranti Lo Slalom, Lo Scarpone, il Rododendro, il Baby Bar Lunch, Il Caminetto, Il Buco. La stazione di Prato Nevoso, a differenza delle altre trattate nell'elaborato, aveva saputo fin da subito offrire ai visitatori una più ampia possibilità di scelta in termini di ricettività, ristorazione e servizi di intrattenimento. Proprio su questo ultimo punto, nell'articolo medesimo si esplicita che *“chi non ama lo sci ma decide comunque di passare qualche giorno sulla neve resta la possibilità di effettuare qualche vertiginosa discesa sul campo slitte o dedicarsi al pattinaggio”*. E la clientela sapeva che, venendo in tale stazione, aveva a disposizione un ampio spettro di servizi: questo servì ad attirare a sé clientela francese e inglese, oltre ai vip dell'epoca⁸⁰. Sul finire degli anni Settanta ed inizio anni Ottanta l'espansione edilizia prosegue andando sempre più a monte sul versante sud del Malanotte. Vennero costruiti una serie di palazzi con la stessa impostazione, a firma degli architetti Rizzotti e Milone: Glicine A2, Veronica B2, Narciso, Miosotis, Pervinca, Viola, Lilla e Rosa. Questi nomi floreali vengono assegnati a condomini che si sviluppano seguendo il profilo della montagna (si comprende bene nella figura PRN.7) con una sezione che prevede un arretramento ad ogni piano per avere un terrazzo con vista sul Mondolè. Inoltre, per permettere di risparmiare spazio, la strada che li collega passa sotto ad essi, ricavando così anche lo spazio necessario alle autorimesse. La scelta dei materiali cadde su un cemento armato lasciato a vista, tranne per alcuni prospetti che vennero ricoperti in legno o con tegole canadesi di colore marrone. Tali condomini ottennero le licenze sul finire degli anni Settanta, mentre il termine dei lavori avvenne nei primi anni Ottanta. L'architetto Aldo Rizzotti e l'ingegner Piero Amore seguiranno lo stile di questi condomini per realizzare il H2, H3, G1 e G2. In questa parte di versante, essendo leggermente meno ripido, i condomini si sviluppano su due blocchi, uno posto a monte della strada e l'altro a valle, ma sempre mantenendosi uniti per sfruttare il solaio sovrastante come terrazzo.

Da menzionare è il caso del condominio Orsa Maggiore, a firma dell'architetto Marcello Fusconi. Questo progettista si ritrova spesso nel capitolo precedente dedicato ad Artesina, dato che è stato colui che maggiormente ha firmato i progetti dei palazzi nella vicina stazione. È quindi particolare che Fusconi abbia disegnato questo edificio per coloro che all'epoca erano a tutti gli effetti i concorrenti maggiori, non solo per quanto riguarda lo sci, ma anche sul fronte immobiliare. Una caratteristica sta nella forma dell'edificio: è a V, con un lato che si rivolge verso nord-ovest, ovvero verso la Pianura Padana. Anche in questo caso gli appartamenti sono prevalentemente monocali, fatta eccezione per qualche bilocale.

⁷⁸ Archivio La Stampa – articolo del 9 gennaio 1977

⁷⁹ Archivio La Stampa – articolo del 4 gennaio 1980

⁸⁰ Nell'articolo si fa riferimento ai calciatori famosi di quegli anni come José Altafini, Francesco Morini, Dino Zoff e Cuccureddu.

Sul piano sciistico la stazione di Prato, all'epoca come oggi, si compone di tre assi: la linea della conca, la linea del Caudano e la linea del monte Alpet. Essendo che i lavori effettuati negli anni Sessanta andavano a coprire interamente questa ossatura, i due decenni successivi offrono poche novità su questo ambito. Si trattava dunque di non ampliare il bacino sciabile, bensì di rafforzarlo con un aumento della portata. È così che, sempre a produzione della ditta F.lli Marchisio di Torino⁸¹, venne realizzato nel 1973 lo skilift Arlecchino II, a supporto del baby installato quasi una decina di anni prima. Quello stesso impianto del 1966 venne sostituito con uno nuovo e di un centinaio di metri più lungo. Solamente l'anno successivo venne raddoppiata anche l'altra sciovia per principianti, l'Arcobaleno, con l'Arcobaleno II. Sulla linea del monte Alpet venne aggiunto un piccolo impianto che costeggiava in parte la linea di ritorno dello skilift Rossa, il Rosa. Questa sciovia raggiungeva la cima Trucca Sapè (1695 mslm) attraversando una pineta. Tre anni più tardi, nel 1977, vennero realizzati altri due skilift sempre nel settore del monte Alpet. Si trattava di un impianto in curva, l'Argento, e uno normale, il Marrone. Entrambi, posti a poca distanza, raggiungevano rispettivamente il pian dei Gorgi (1757 mslm) e cima Artesinera (1922 mslm), intersecando la strada sterrata che d'estate veniva usata dagli escursionisti per raggiungere il rifugio della Balma. Il grande deficit che questi impianti e le loro piste potevano avere era l'esposizione, dato che era rivolta verso ovest; dunque, a fine giornata la neve non era delle più ottimali. L'ultimo impianto realizzato in questi decenni fu lo skilift Viola, sempre della ditta Marchisio. Anch'esso era in curva, ed era posizionato sul colle del Prel, sul versante rivolto verso la val Corsaglia. L'arrivo di questo impianto era non distante da quello degli skilift Giallo e Blu. Dopo questo intervento l'attività di espansione sciabile di Prato Nevoso si arrestò. Ciò è dovuto ad un termine dello spazio di ampliamento, poiché la stazione si trova tra il bacino di Frabosa Soprana, composto dal monte Moro e monte Malanotte, e il bacino di Artesina, il quale arrivava a poca distanza del rifugio Balma. Un eventuale ampliamento avrebbe riguardato la zona del rifugio stesso, ma l'esposizione non favorevole non aiutò a portare dei progetti effettivi in quell'area.

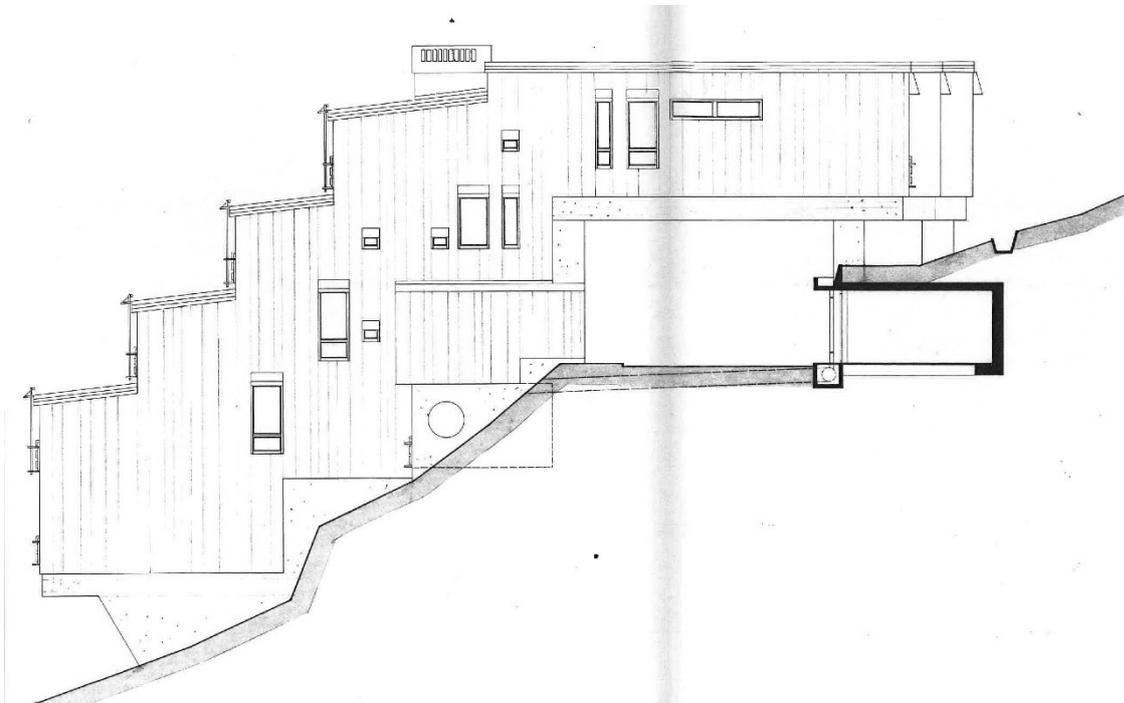


Figura PRN.7: Prospetto est del condominio Miosothis – architetto Aldo Rizzotti
 Archivio edilizio del Comune di Frabosa Sottana, licenza edilizia n°139 del 25 settembre 1978

⁸¹ Questo, come tutti i dati riguardo la costruzione degli impianti, provengono dalle ricerche di Mario Aimar.

3.3.5. ANNI NOVANTA – CAMBIAMENTO CLIMATICO E GESTIONALE

Un articolo del 27 gennaio 2022 sull'Unione Monregalese riporta che l'amministrazione della località negli anni Novanta è *“passata di mano a diverse gestioni: per un periodo è stata gestita dalla Cameri di Genova, poi da Detti, e dall'ingegner Moretti”*. Quello che si sa di per certo è che nei primi anni Novanta la società che gestiva la stazione si scorporò andando a creare la “Prato Nevoso Ski” s.r.l., gestore della parte sciistica, e la “Prato Nevoso” s.r.l., che si occupava solo della questione immobiliare⁸².

Dalla cartografia dell'Istituto Geografico Militare⁸³ si nota che la differenza tra l'ortofoto del 1988 e del 2000 non è particolarmente significativa: gli edifici che già negli anni Ottanta esistevano sono rimasti tali e invariati anche una dozzina di anni dopo. Però, quello che si nota è la costruzione di due condomini vicini ai loro simili denominati con nomi floreali, realizzati una quindicina di anni prima dagli architetti Rizzotti e Milone. Il Genziana C2 e Ciclamini D2 vennero realizzati nella metà degli anni Novanta per completare la lunga via costellata di condomini simili tra loro.

Un articolo del 21 gennaio 1994 su “La Stampa” riporta che sta per essere messa in vendita la società che gestisce gli impianti di risalita di Prato Nevoso. All'epoca la stazione sciistica era di proprietà di un gruppo ligure, la “Cameri e Gerolmic”, ora in liquidazione. L'articolo riporta che tale società possedeva non solo gli impianti, ma anche alcuni terreni. Sempre nello stesso testo si afferma che Prato sta attraversando un periodo positivo dopo arrivato dopo le feste di Natale senza precipitazioni, ma con successive buone condizioni di innevamento delle piste che hanno consentito un periodo di apertura soddisfacente. Si menziona infine che all'acquisto degli impianti di risalita sarebbe interessata una cordata di imprenditori monregalesi, intenzionata soprattutto a modificare l'immagine della stazione invernale e a rilanciare con un potenziamento le strutture sportive e ricettive.

I primi effetti del cambiamento climatico si riversavano anche su Prato Nevoso, la quale, nonostante tutto, riuscì a proseguire sulla sua strada soprattutto grazie ad una imprenditoria capace di diversificare le offerte da proporre ai turisti. Quello che svantaggiava la località sul piano invernale erano gli ormai obsoleti skilift, sempre meno voluti da una clientela che richiedeva impianti di risalita moderni e comodi. Inoltre, in ottica di innevamento, una pista servita da uno skilift richiede non solo la neve sui campi, ma anche nel punto in cui gli sciatori devono risalire tramite l'impianto. Questo rende notevolmente svantaggiosa una stazione dotata unicamente con skilift.

Un articolo riportato sul giornale Quota Neve del febbraio del 1993⁸⁴ annuncia il primo impianto di innevamento artificiale di cui si dota la stazione. Prato Nevoso risolse il problema del mancato innevamento con l'installazione di cannoni a bassa pressione nella parte centrale del suo territorio sciabile, con progettazione e componentistica fornita dalla ditta Tecnineve. La costruzione avvenne grazie alle obbligazioni sottoscritte dai proprietari degli alloggi (con tagli minimi di 200.000 lire) e tramite altri investitori privati.

La zona innevata riguarda due piste servite da tre sciovie doppie (Giallo e Blu, Arlecchino 1 e 2, Arcobaleno 1 e 2) tra quota 1467 metri e quota 1790 metri, servendo sia gli impianti che le piste di risalita delle sei sciovie interessate. I numeri, per l'epoca, sono molto grandi: 2.400 metri di piste sciistiche con tratti che superano i 100 metri di larghezza, 1.700 metri di risalite di sciovie, per una superficie complessiva che supera i sette ettari. Il rifornimento idrico è stato individuato in un piccolo bacino da realizzarsi sul colle del Prel di 3.500 metri cubi; nei suoi pressi si realizzerà anche la centrale di pompaggio, affiancata da un piccolo bacino di accumulo posto sotto la torre di raffreddamento. Infine, l'articolo

⁸² Bartaletti F. (1994), *Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi Italiane*, Patron

⁸³ Geoportale dell'Istituto Geografico Militare – <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>

⁸⁴ Dal sito www.simolimo.it

specifica che la ditta Tecnineve ha svolto funzione di direzione lavori, mentre tutto il movimento del terreno è stato realizzato in economia dalla società di Prato Nevoso.

Come viene descritto anche nel capitolo precedente dedicato ad Artesina, un grande avvenimento della stazione è il collegamento con la nascita del nuovo comprensorio Mondolé Ski. È con l'atto del consiglio comunale n°13 del 10 marzo 1995 che si sancisce la nascita della società Mondolé Ski s.r.l., tenuta tra il Comune di Frabosa Sottana, la società Prato Nevoso Ski s.r.l. e la società Artesina s.p.a.

Nella stagione invernale 1995/1996, per unire le due stazioni, venne usato un gatto delle nevi o motoslitte per permettere agli sciatori di passare da un punto all'altro nei pressi del Rocche Giardina⁸⁵. Successivamente si progettano due skilift nei pressi del rifugio La Balma. Questi impianti, denominati "Gias della Balma/Alpet" e "Gias della Balma/Rocche Giardina"⁸⁶ vennero realizzati nell'estate del 1996⁸⁷ dalla ditta C.C.M. Finotello di Pianezza (TO) e si trattavano rispettivamente di uno skilift di lunghezza 405 metri con dislivello di 91 per il primo, e uno skilift in curva di lunghezza 947 metri e dislivello di 117. Quest'ultimo passava a pochi metri dal rifugio della Balma, rendendolo così utilizzabile anche d'inverno, e permetteva agli sciatori di congiungersi alle piste di Artesina tramite quelle del Rocche Giardina.



Figura PRN.8: Cartina di fine anni Novanta del nuovo comprensorio Mondolé Ski.

Archivio famiglia Bodrone

Due anni più tardi, nel 1998, alla sciovina Gialla sarebbe scaduta la vita tecnica avendo superato ormai i 30 anni di vita. La società gestore decise di sostituirla affidando sempre i lavori alla C.C.M. di Pianezza, andando a ridurre di quasi 300 metri la lunghezza e spostando più a valle l'arrivo (il nuovo impianto era di lunghezza 1044 metri e di dislivello 220).

⁸⁵ Si ringrazia la signora Roberta Boggi per aver fornito questa piccola curiosità.

⁸⁶ Per mantenere la tradizione delle denominazioni "colorate" degli impianti a questi due skilift venne assegnato anche il nominativo di "Bianco" per l'Alpet e "Celeste" per quello della Balma.

⁸⁷ Venne dato esito favorevole dalla Commissione Igienico Edilizia Comunale nella seduta del 20 maggio 1996.

L'anno successivo è per Prato Nevoso l'anno della svolta. Come riportato in un articolo di "Genova24" del 26 novembre 2011 è nel 1999 che due imprenditori, Gianluca Oliva e Andrea Biasotti, rilevano le azioni della "Prato Nevoso Ski" s.r.l., in quel momento in liquidazione. Oltre a questa società acquistarono dei nuovi terreni nei pressi della collina dei Daini, dove pochi anni dopo avrà inizio un importante intervento immobiliare affrontato nel capitolo successivo.

È con questi nuovi imprenditori che si iniziò a fare una progressiva riorganizzazione degli impianti della stazione, andando a sostituire i vecchi skilift, risistemando le piste e ampliando il bacino sciabile servito da innevamento artificiale. La prima sostituzione che viene fatta riguarda lo skilift Giallo, rinnovato solo pochi anni prima, sostituito con una seggiovia a quattro posti a morsa fissa, mentre la nuova sciovia venne rivenduta alla stazione di Pian Muné per andare a creare la nuova linea denominata "Vivaio". La nuova seggiovia venne realizzata dalla ditta Doppelmayr di Wolfurt (Austria) riprendendo la linea dello skilift precedente. In concomitanza anche le sciovie Rossa e i "gemelli" Azzurro e Verde andarono in pensione per lasciar spazio a due seggiovie biposto a morsa fissa della ditta C.C.M. Finotello. Nella conca vennero rimossi anche gli skilift per principianti, ovvero le coppie di Arcobaleno e Arlecchino, sostituendoli con dei più comodi tapis roulant. Rimanevano attivi, oltre ai due impianti di collegamento, solo lo skilift Rosa, a lato della seggiovia Rossa, e l'Argento; anche gli altri skilift come il Viola e il Marrone vennero rimossi.

Con questi interventi la stazione di Prato cambiò la sua immagine, proiettandosi al nuovo millennio non più come una vetusta stazione di provincia, ma un nuovo comprensorio dotato di grandi innovazioni.

3.3.6. ANNI DUEMILA – LA NUOVA PRATO NEVOSO

Oltre alle nuove strategie in termini di impianti a fune, la società di Oliva e Biasotti intende agire sul piano immobiliare. Nasce così il nuovo borgo Stalle Lunghe, opera di un piano esecutivo convenzionato a cura dello studio De.Arch.⁸⁸ di Torino. Il progetto planivolumetrico prevede fin da subito la realizzazione di una ventina di condomini divisi in due centri: uno concentrico posto sulla collina rivolto verso la conca ed un secondo a serpentone nei pressi della collina dei Daini.

L'aspetto che differenzia borgo Stalle Lunghe dal resto di Prato Nevoso sta nell'unitarietà del progetto, sia sotto l'aspetto della gestione, sia sotto l'aspetto stilistico. Viene difatti utilizzato lo stile tipico alpino, già ripetuto più volte sotto le declinazioni degli anni Settanta e Ottanta, ma con le innovazioni sotto il punto di vista energetico ed ambientale. I condomini, tutti realizzati con tetto spiovente a due falde, utilizzano principalmente i basamenti in pietra, i ballatoi rivestiti in legno e il tetto in lose per assumere quei caratteri alpini che la clientela richiede.

Il primo ad essere realizzato fu quello sulla collina in prossimità della conca, andando a costruire cinque condomini direttamente accessibili dalle piste da sci. Nel mentre si recuperarono i vecchi edifici che andavano a costituire il centro del nuovo borgo, ovvero le vecchie "stalle lunghe". Questi due fabbricati, uno dei quali è costruito secondo la tipologia a tetto racchiuso, attualmente ospitano un ristorante e altre attività di svago, oltre a essere sede di eventi nei periodi estivi ed invernali.

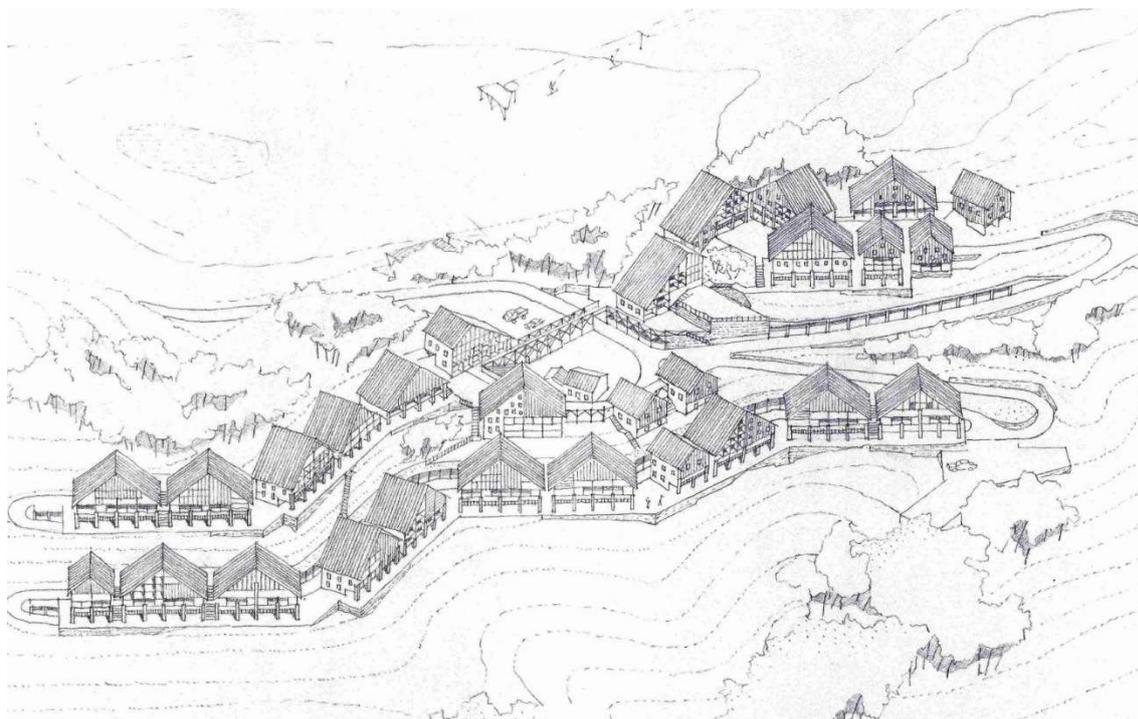


Figura PRN.9: Prospetto tridimensionale del nuovo borgo Stalle Lunghe.
Studio De.Arch.

Successivamente l'edificazione del borgo è proseguita sulla direttrice verso la collina dei Daini, realizzando edifici in linea. Alcuni chalet che si rivolgono verso la strada vengono costruiti con i portici, avendo dunque la possibilità di creare una seconda galleria commerciale, oltre a quella realizzata negli anni Settanta. Borgo Stalle Lunghe, con i bar, ristoranti, supermercati e negozi di ogni genere si può ritenere a tutti gli effetti come una località a parte in confronto al resto di Prato Nevoso, sia in termini geografici

⁸⁸ Studio tecnico associato di Torino che si è occupato del P.E.C. e della progettazione di alcuni edifici – <http://www.studiodearch.it/progetti/borgo-stalle-lunghe-prato-nevoso>

che in termini di stile architettonico. L'espansione progettuale, inizialmente portata avanti dai progetti dello studio De.Arch, non intende fermarsi soprattutto dopo la recente realizzazione dei condomini Everest e Himalaya, i cui appartamenti vennero venduti ancor prima della loro effettiva realizzazione⁸⁹. Attualmente, dove un tempo era presente una borgata denominata Arfel, è in corso di realizzazione un progetto di demolizione e ricostruzione di un centro residenziale. Si trattano di 12 abitazioni unifamiliari di alta fascia, con uno stile tipico alpino che riutilizza materiali come legno e pietra. Il progetto, come per lo chalet Himalaya ed Everest, sono a firma dello studio fiorentino Burrelli Morlacci.

Sul fronte dello sci gli investimenti non mancano, uno tra questi è lo sci notturno. Grazie ad un potente sistema di illuminazione la seggiovia Blu della Conca non verrà utilizzata solo di giorno, ma anche alcune sere della settimana. Si installarono i pali per permettere l'illuminazione delle due piste a lato dell'impianto e dello snowpark che passa proprio sotto ad esso.

Invece, l'estate del 2006 ha visto la nascita del primo impianto ad ammorsamento automatico del Mondolè Ski. Si tratta della seggiovia esaposto denominata Caudano e posizionata sulla linea della precedente biposto a morsa fissa (la quale nel 2000 aveva sostituito i due precedenti skilift Azzurro e Verde). È il primo esempio di un impianto di questo tipo con i seggiolini a sei posti in Piemonte, e venne realizzato tramite finanziamenti delle Olimpiadi che si sarebbero tenute a Torino nel febbraio 2006. L'impianto prevede non solo la linea in sé, ma anche un magazzino per il ricovero delle seggiole nella zona della partenza: questo locale viene usato a fine servizio (alcune volte anche alla sera, oppure in estate) per far rientrare automaticamente tutti i seggiolini ed evitare che rimangano in linea a rovinarsi. In parallelo alla costruzione della seggiovia sono iniziati i lavori di demolizione dello skilift "Argento" e, tramite una risistemazione delle piste, i tracciati usufruibili dallo skilift sono sciabili risalendo con la nuova seggiovia. Il costo dell'opera è stato di circa sei milioni di euro e venne costruito dalla ditta austriaca Doppelmayr. La seggiovia precedente, di costruzione C.C.M. Finotello, era di recente costruzione; dunque, venne rivenduta e riposizionata dalla stessa ditta nella stazione di Pian del Frais (sopra Chiomonte, in val di Susa) durante l'estate 2007⁹⁰.

Nello stesso anno di realizzazione della seggiovia Caudano avvenne per il comprensorio del Mondolè un altro grande evento: l'unione con Frabosa Soprana. Questo avvenne grazie all'installazione di una seggiovia biposto a morsa fissa denominata "Malanotte – Prel", che va a costituirsi come terzo tronco dopo le seggiovie "Mongrosso – Burrino" e "Burrino – Malanotte", entrambe nel comune di Frabosa Soprana. La seggiovia non serve alcuna pista, dato che parte dalla cima del Malanotte, scende attraversando perpendicolarmente il colle del Prel, e risale arrivando a pochi metri dall'arrivo della seggiovia Blu. Dunque, segue per un pezzo il tracciato che qualche anno prima era solcato dallo skilift Viola, senza però andare a riprenderne le piste. L'impianto, realizzato dalla Graffer di Trento, va a completare un grande progetto ipotizzato almeno trent'anni prima, unendo "sci ai piedi" cima Durand con il centro di Frabosa Soprana, per un totale di circa 130 chilometri di piste.

Le due seggiovie menzionate in precedenza, ricadenti nel comune di Frabosa Soprana, arrivano in due tronchi in cima del monte Malanotte, dove fino agli anni Ottanta giungeva una cabinovia quadriposto della ditta Ceretti e Tanfani. La partenza e l'arrivo della cabinovia erano costituiti da due grossi fabbricati tutt'ora esistenti, ed è proprio quello a monte che si può raggiungere solo da Prato Nevoso e si trova a poche centinaia di metri dai condomini H2, H3, G1 e G2. Venne recuperato ad inizio anni Duemila, dopo quasi due decenni di abbandono, andando ad eliminare le strutture metalliche della cabinovia e trasformandolo in un bar ristorante con vista a 360° sulla Pianura Padana.

⁸⁹ <https://stallelunghechalet.com/>

⁹⁰ Dal sito www.simolimo.it

A metà anni Duemila venne migliorato anche il collegamento tra Artesina e Prato Nevoso, costruendo quattro piste in località Coste Losera, rendendo di fatto obsoleti i due skilift realizzati un decennio prima. Questo collegamento permetteva di spostarsi da Artesina a Prato Nevoso utilizzando unicamente lo skilift del Rocche Giardina, mentre viceversa si poteva utilizzare solo la seggiovia Rossa. Nonostante ciò, lo skilift Alpet continuò ad essere utilizzato per l'allenamento agonistico degli sciatori, mentre lo skilift della Balma andò in "pensione" nel 2010.

L'ultimo grande intervento, in termini di impianti, arriva nell'estate del 2019: la cabinovia La Rossa. La nuova va a sostituire la precedente biposto, rivenduta e reinstallata nel comprensorio di Sant'Anna in Pelago in provincia di Modena. La telecabina a dieci posti, progettata dalla ditta svizzera Bartholet e con le cabine disegnate dallo studio Porsche Design, è il primo impianto di questo tipo in tutto il Piemonte, nonché il primo realizzato in zona da questa ditta. Si tratta di un impianto all'avanguardia e unico nel suo genere: le 43 cabine rosse permettono in meno di cinque minuti di raggiungere del monte Alpet e di ristorare nel rinnovato locale "Il Rosso" posto in cima. Tale operazione è stata per Prato Nevoso un ennesimo colpo sicuro andando a mostrarsi alla clientela con una sempre più all'avanguardia immagine di sé stessa.

Infine, al momento della scrittura di questo elaborato la stazione di Prato sta proseguendo al rinnovo dei cannoni sparaneve, anche in vista del nuovo invaso in prossimità di conclusione realizzato su Trucca Sapè (dove un tempo arrivava lo skilift Rosa). Il prossimo anno sarà focalizzato sulla sostituzione della seggiovia Blu con un ennesimo impianto unico in Piemonte e raro in Italia: una seggiovia otto posti ad ammorsamento automatico.

3.3.7. REPORTAGE FOTOGRAFICO



Figura PRN.10: Vista verso il centro abitato.

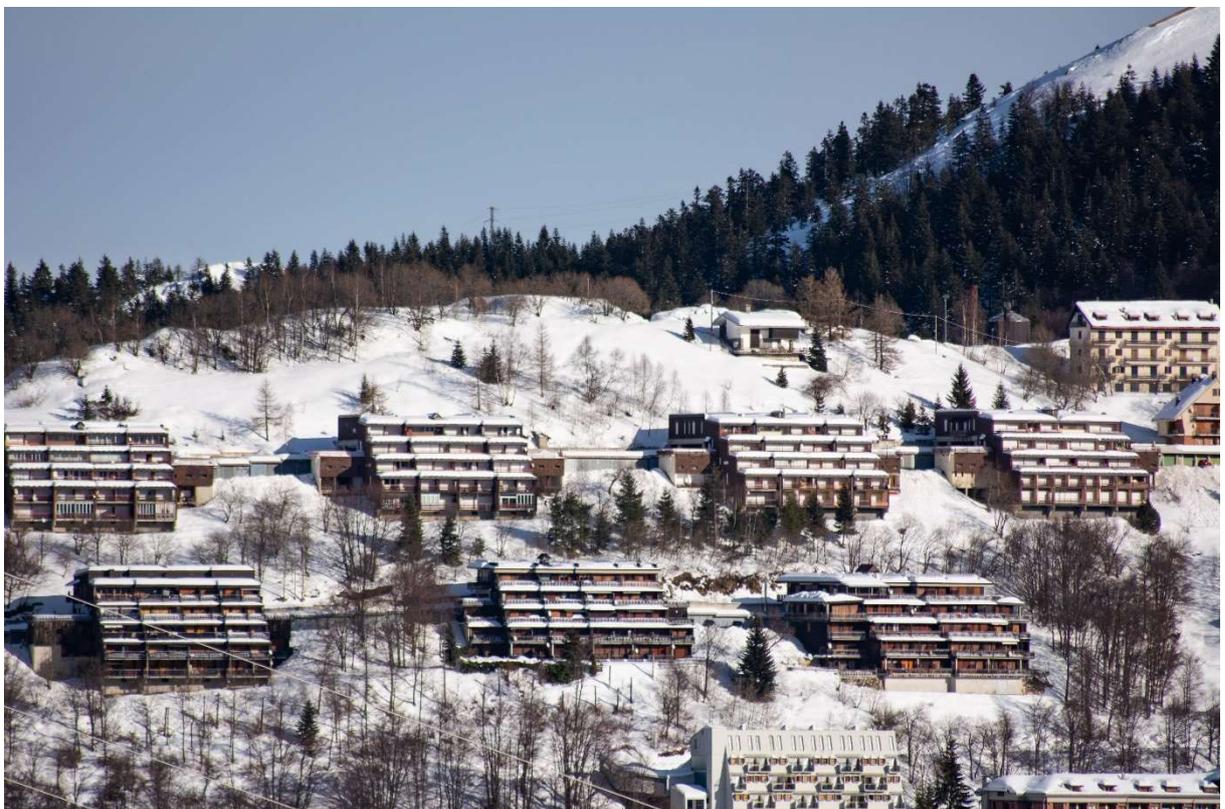


Figura PRN.11: Vista centro abitato verso monte. Si vedono i condomini costruiti a gradoni.



Figura PRN.12: Condominio Orsa Maggiore, a firma dell'architetto Marcello Fusconi.

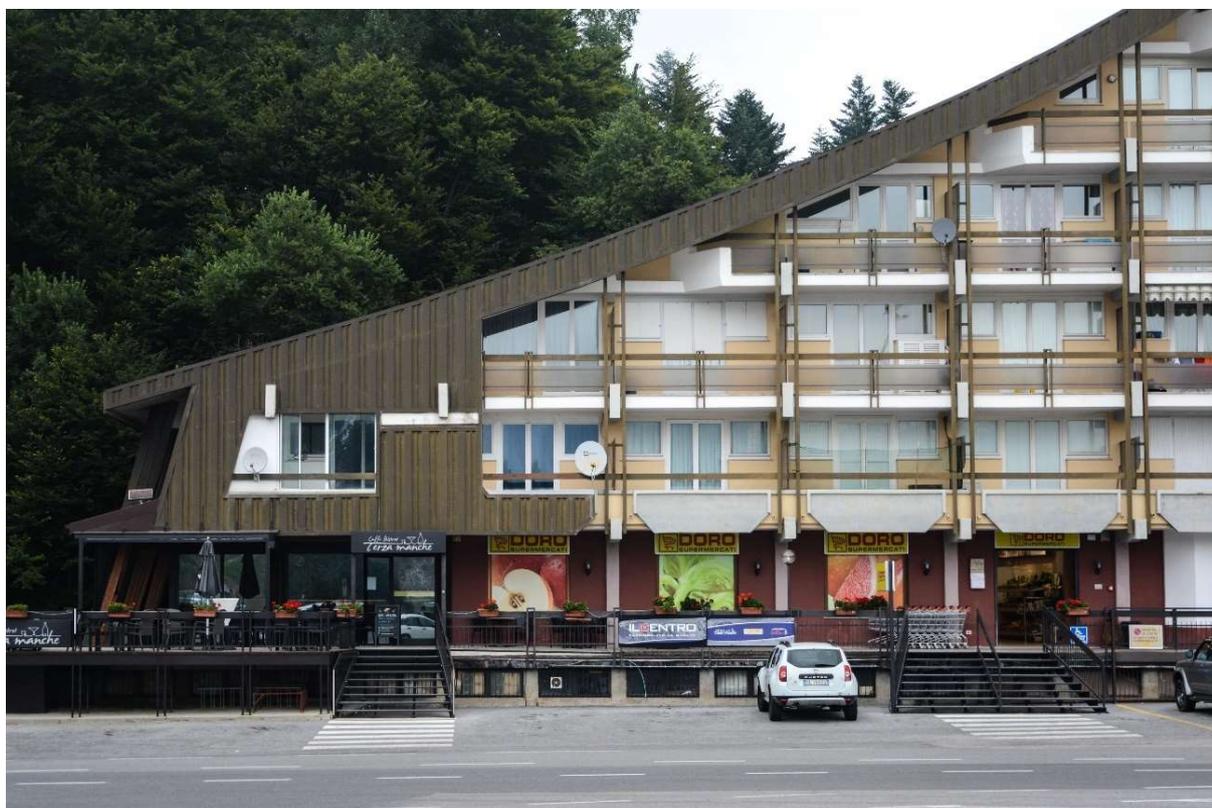


Figura PRN.13: Condominio Pineta Residence, a firma dell'architetto Giuseppe Mondini.

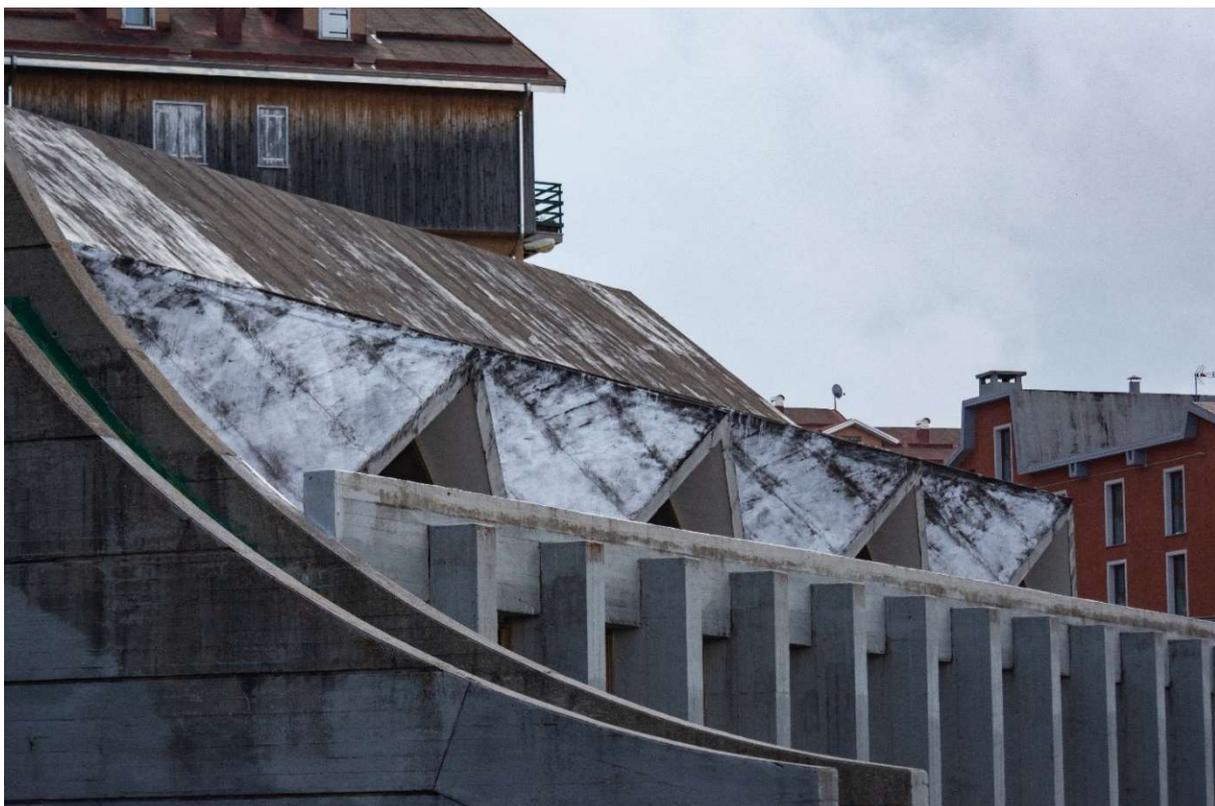


Figura PRN.14: Chiesa di Maria Vergine Assunta, a firma dell'ingegner Renzo Accinelli.

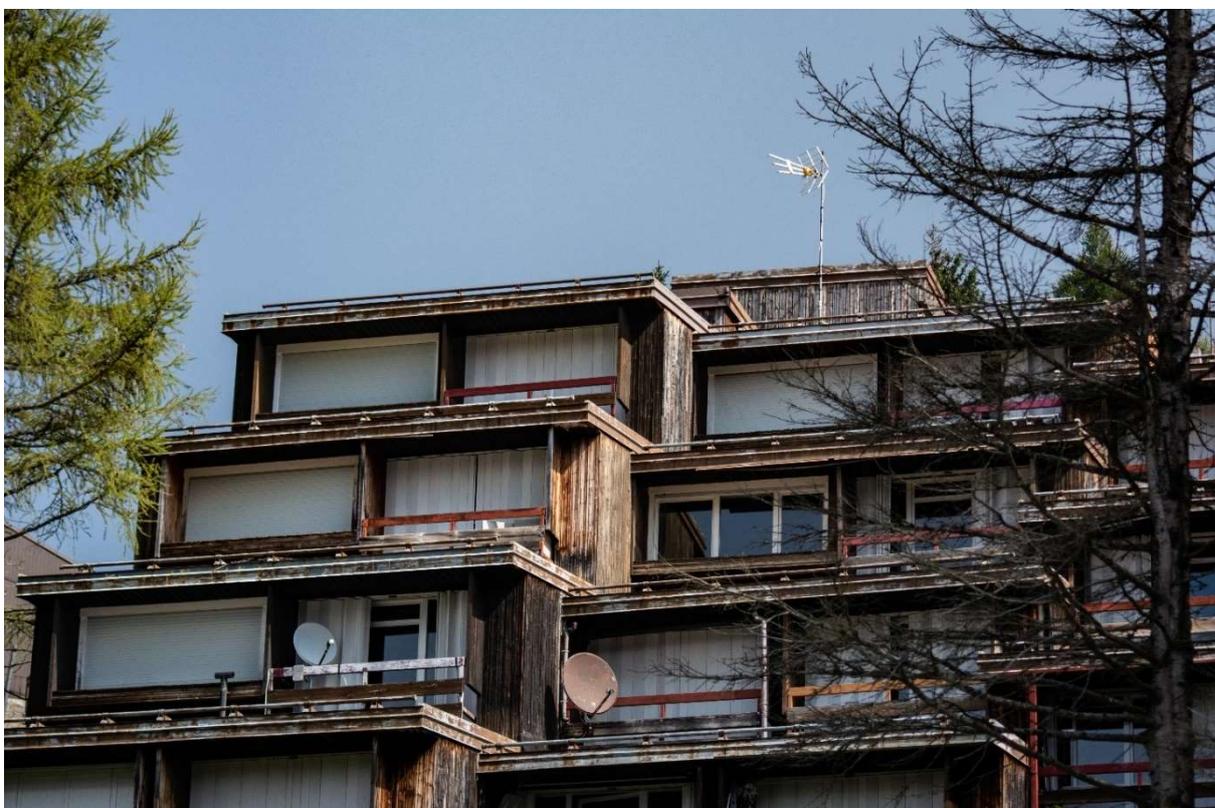


Figura PRN.15: Condominio H2 e H3, a firma dell'architetto Aldo Rizzetti e dell'ingegner Piero Amore.

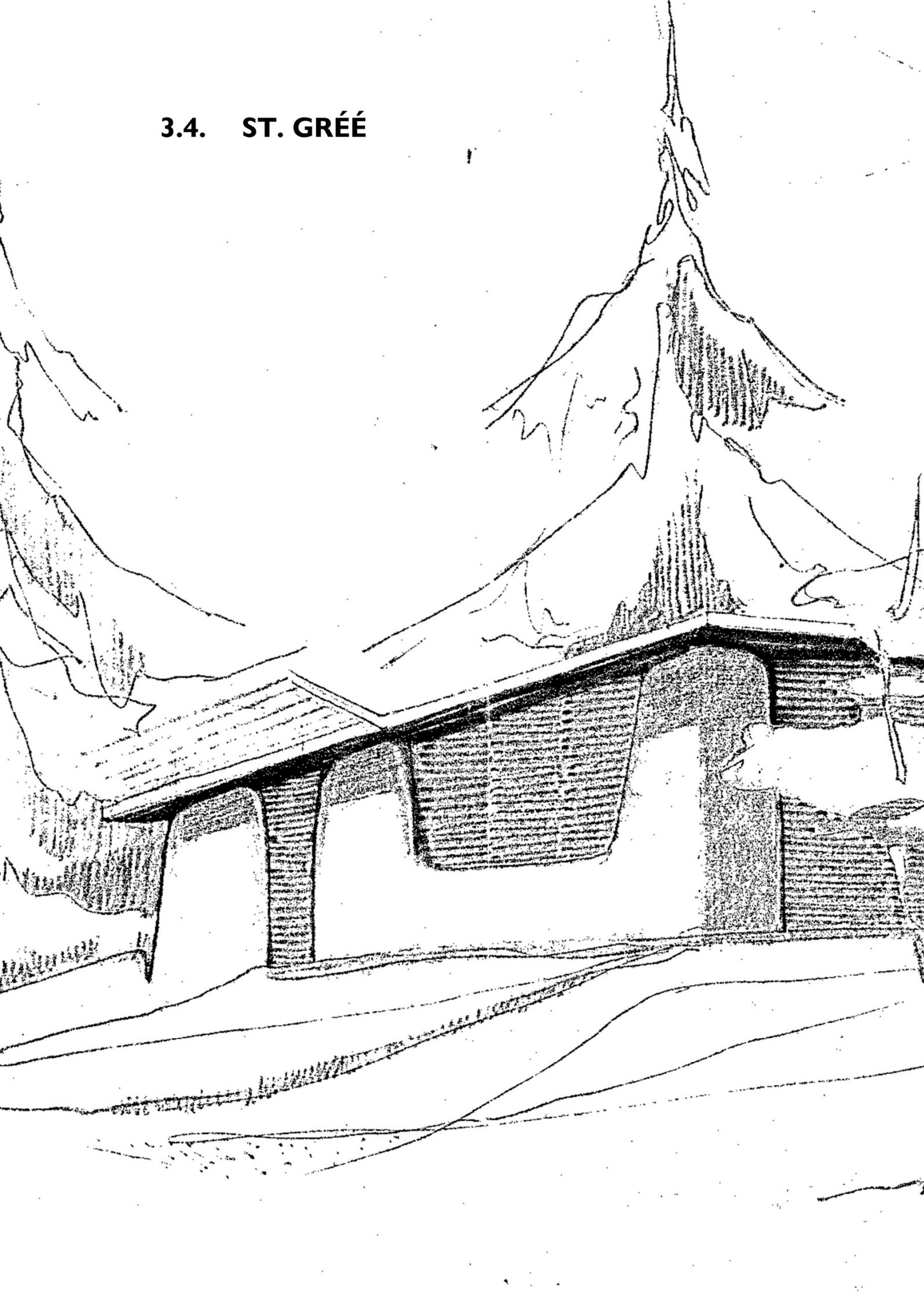


Figura PRN.16: Hotel Galassia.



Figura PRN.17: Borgo Stalle Lunghe visto da monte Malanotte.

3.4. ST. GRÉE



3.4.1. CARTOGRAFIA DEGLI IMMOBILI DELLA LOCALITÀ



In copertina: prospetto sud – ovest di villa Agorà ad opera dell'ingegnere Giacomo Augusto Fedriani.

Numerazione	Nome immobile	Tipologia
1	Villa Agorà	Edificio privato - villa
2	Ristorante Capannina e hotel	Edificio ad uso ricettivo e commerciale
3	Porta della Neve	Edificio polifunzionale
4	Grangia 1	Edificio privato - condominio
5	Grangia 2	Edificio privato - condominio
6	Brontolo	Edificio privato - condominio
7	Cucciolo	Edificio privato - condominio
8	Partenza seggiovia	Edificio ad uso sciistico
9	Bar Ghiaccio e fuoco	Edificio polifunzionale
10	Mammolo	Edificio privato - condominio
11	Eolo	Edificio privato - condominio
12	Pisolo A e B	Edificio privato - condominio
13	Genzianelle	Edifici privati - villette
14	Dotto	Edificio privato - condominio
15	Vallechiara	Edificio privato - condominio
16	Gongolo	Edificio privato - condominio
17	Betulle	Edificio privato - condominio
18	Garelli	Edificio privato - villetta
19	Bambi	Edificio privato - condominio
20	Lillà – Rosa della Alpi	Edificio privato - condominio
21	Mughetto – Rosa della Alpi	Edificio privato - condominio
22	Rododendro B – Rosa della Alpi	Edificio privato - condominio
23	Rododendro A – Rosa della Alpi	Edificio privato - condominio
24	Stambecco	Edificio privato - condominio
25	Gemelli	Edificio privato - condominio
26	Rododendri	Edificio privato - condominio
27	Cappella di Sant'Antonio	Edificio religioso
28	Casa Alpina – ex ristorante Belvedere	Edificio privato
29	Ex ristorante Bucaneve	Edificio privato - villetta

3.4.2. CARTOGRAFIA DEGLI IMPIANTI SCIISTICI DELLA LOCALITÀ



Lettera	Nome impianto	Tipo impianto precedente	Tipo impianto attuale
A	St. Grée	Seggiovia monoposto	Seggiovia biposto
B	Del Poggio	Skilift	Impianto dismesso
C	Jolly Guy	Manovia	Tapis roulant
D	Chattanooga	Skilift	Impianto dismesso
E	Ciù Ciù	Skilift	Impianto dismesso
F	Bucaneve	Skilift	Impianto dismesso
G	Tee	Skilift	Impianto dismesso
H	Settebello	Skilift	Impianto dismesso
I	Espresso del sole	Skilift	Impianto dismesso
L	Del Vallone	Skilift	Skilift
M	Solarium	Skilift	Impianto dismesso
N	Pian Stoppe – Muceretti	Seggiovia biposto	Impianto dismesso
O	Mindino	Skilift	Impianto dismesso
P	Jolly Pajan	Manovia	Impianto dismesso

Nella carta non sono rappresentati:

- seggiovia San Grato – pian Stoppe, quella attuale, dato che riprende a grandi linee il tracciato della precedente arrestandosi 500 metri prima;
- skilift Del Vallone, dato che quello attuale si trova sullo stesso percorso del precedente.

3.4.3. ANNI SESSANTA – LA SCOPERTA DEL LUOGO E LA NASCITA

La valle Mongia è una corta valle del monregalese, compresa tra la val Casotto e la val Tanaro. Non ha colli che le permettono sbocchi diretti da alcuna parte, se non nelle due vallate menzionate prima, e termina con il monte Bric Mindino. Sotto ad esso si trova la località sciistica di St. Grée, inizialmente denominata San Grato. La frazione, amministrata dal Comune di Viola, si trova su un punto tra la valle Mongia e la val Casotto e viene attraversata dal rio Gorrei. L'altitudine è piuttosto modesta, attorno ai 1000 metri di quota, mentre l'esposizione è ottima, dato che il luogo è sul versante nord del Bric Mindino. Questa zona è prettamente boschiva, date le quote non particolarmente elevate, e rigogliosa di faggi e castagneti, i quali ancora oggi procurano occupazione alla popolazione. Nei pressi della località sono presenti due preesistenze di tipo religioso: il santuario della Madonna della Neve e la cappella di Sant'Antonio. Il primo, distante meno di un chilometro dalla località, è un edificio religioso di costruzione ottocentesca e di particolare interesse storico e architettonico. La seconda è invece una piccola cappella con porticato per il riparo dei pellegrini, posta esattamente nei pressi del colle in direzione di Pamparato, in località San Grato. Oltre a questo edificio in quella zona si potevano trovare alcuni casolari di pastori che lo utilizzavano come residenze estive o per far stagionare i formaggi prodotti in alpeggio.



Figura VSG.1: Vista sul Bric Mindino. A sinistra si vede lo skilift Del Poggio, mentre centralmente è presente la seggiovia monoposto. A destra della partenza si trova la Capannina. Invece, poste in modo casuale, si intravedono alcune baite costruite secondo la tipologia del tetto racchiuso.
Gruppo Facebook "St. Grée di Viola (CN) Perla delle Alpi Marittime"

Il Comune di Viola, a partire da inizio Novecento, subì il fenomeno diffuso dello spopolamento della montagna, arrivando a perdere circa 300 abitanti tra il 1901 e il 1951⁹¹. Con l'industrializzazione molti abitanti della montagna raggiungevano le grandi città per una vita più agiata, lasciando il bosco e i pascoli

⁹¹ Dati ISTAT – censimenti del 1901 e 1951

non più utilizzati. Sono proprio i pascoli dei versanti del Mindino che nei primissimi anni Sessanta vengono notati da colui che avrebbe dato a quest'area una nuova vocazione: l'Ingegnere Giacomo Augusto Fedriani. Alcuni racconti dei residenti riportano che l'ingegnere fosse capitato in zona dopo essersi perso e, quasi per caso, trovò i posti adatti per realizzare le piste da sci. In un articolo del 21 febbraio 1976 pubblicato su "La Stampa" l'ingegnere riporta proprio che ha scoperto quella zona nell'aprile del 1964 quando ancora non esisteva nulla e subito "*capii che il "domaine skiable" per qualità e quantità di terreni e di neve si prestava ottimamente per la creazione di un centro invernale*"⁹².



Figura VSG.2: Arrivo della seggiovia monoposto Bric Nei nella tipica stazione a capanna della ditta F.Ili Marchisio.
Archivio privato Mario Aimar

Giacomo Augusto Fedriani, nato il 12 maggio 1929 a Genova, visse la sua infanzia tra la Valle d'Aosta e la Valtellina, iniziando la sua carriera sciistica fin da piccolo. Secondo l'articolo di [sciaremag.it](https://www.sciaremag.it) del 13 settembre 2018⁹³ l'ingegnere vinse la sua prima gara di sci di discesa nel 1937 ad Aprica (provincia di Sondrio). Nel secondo dopoguerra la carriera sportiva non si arrestava, anzi, le gare si facevano sempre più complesse ma Fedriani continuava a mostrarsi all'altezza delle sue capacità arrivando ad indossare la maglia azzurra della Squadra Nazionale Universitaria. Non praticava solo sci di discesa, ma anche il salto: nel 1953, sul trampolino olimpico di Saint Moritz, con un salto di 87 metri batté il record che anni prima uno sciatore svizzero (Decher) aveva stabilito con 84 m. Nel 1954, il responsabile del salto della FISL il Cavalier Flumiani, propose a Fedriani di partecipare alle Olimpiadi che due anni più tardi si sarebbero tenute a Cortina. Ovviamente sarebbe stata per lui la più grande occasione che potesse mai arrivare, ma dato che per far parte della squadra olimpica era necessario dare la piena disponibilità tra il 1954 e il 1956 rinunciando di conseguenza alla laurea in ingegneria, fu costretto a ritirarsi. Dunque, la sua esperienza nel campo dello sci iniziò in tenera età e si sviluppò negli anni in cui questa pratica stava prendendo piede all'interno del panorama sportivo italiano. Diversa era la situazione in valle Mongia, dove questa pratica era pressoché sconosciuta e solo all'inizio degli anni Sessanta arriva in forma

⁹² Archivio La Stampa – articolo del 21 febbraio 1976

⁹³ <https://www.sciaremag.it/notiziesci/giacomo-fedriani-mino-il-genovese-volante-2/>

ufficiale. Innanzitutto, si dovette scegliere il nome per la località: essendo che il nome San Grato era troppo “classicggiante” per la clientela, venne tradotto in un più moderno e francese “St. Grée”, scritto alcune volte anche per esteso “Saint Grée”.

Non è dato a sapere quando di preciso l'ingegner Fedriani visitò le zone monregalesi, ma l'archivio del Comune ha preservato un verbale di deliberazione del 9 novembre 1965 in cui si precisa che, in virtù degli impegni assunti verso l'amministrazione per lo sviluppo turistico di Viola, aveva presentato il regolamento di polizia edilizia corredato dal programma di fabbricazione⁹⁴. Lo presentò per conto della società S.I.V., con una relativa pianta planimetrica illustrativa, per poi venire approvato nella stessa seduta. Fedriani, nelle tavole, indica come zona di sviluppo edilizio semintensivo tutta l'area di San Grato, fino a Madonna della Neve. Unica eccezione viene fatta per una porzione di strada in direzione del centro del capoluogo che viene destinata a zona di sviluppo edilizio estensivo. Venne successivamente adottato il 3 novembre del 1967.



Figura VSG.3: Albergo Grange (a sinistra) e ristorante “Capannina”. Entrambi erano provvisti di tettoia di ingresso, ma quella del ristorante serviva anche come accesso al primo piano.

Gruppo Facebook “St. Grée di Viola (CN) Perla delle Alpi Marittime”

Il primo impianto realizzato nella metà degli anni Sessanta è uno skilift denominato “Del Poggio”⁹⁵. Venne realizzato dalla Teletrasporti di Genova ed era una scivola su modello francese (T100) simile al Gaviot di Artesina. Nella figura VSG.1 si intravede sulla sinistra, e si nota anche la lunghezza piuttosto ridotta dell'impianto (meno di 400 metri). Però, il più grande progetto impiantistico arriva nel 1967 con la costruzione della seggiovia monoposto Bric Nei (denominata anche St. Grée). L'impianto fu della ditta F.Ili Marchisio di Torino, costruttrice molto attiva in zona. I numeri di questo impianto sono molto particolari per essere solamente il secondo realizzato nella località: la lunghezza era di 1997 metri per 663 di dislivello, partendo da una quota di 1050 metri sul livello del mare per arrivare ad oltre 1700

⁹⁴ Archivio edilizio Comune di Viola

⁹⁵ Questo, come tutti i dati riguardo la costruzione degli impianti, provengono dalle ricerche di Mario Aimar.

metri. Era dunque una seggiovia di notevole lunghezza e importanza, ma che andava a comporre l'ossatura della stazione.

Come nel caso delle altre seggiovie che la Marchisio aveva costruito, anche in questo esempio la stazione di partenza e quella di arrivo andavano a contraddistinguersi con un edificio a capanna. A differenziarla dalle altre stazioni presenti in tutto il Piemonte e non solo, fu che molto probabilmente ci mise mano anche l'ingegner Fedriani nella scelta stilistica: in alcune foto storiche reperite si possono vedere alcuni elementi, soprattutto nella stazione di valle, che successivamente verranno ritrovati in alcuni condomini. La stazione di monte, invece, era sempre con il tetto spiovente a due falde, ma con tre travi che dal colmo andavano a scaricare a terra il peso della copertura. Come mostrato nella figura VSG.2, il tetto rivestito in lamiera andava quasi fino al terreno, dando alla struttura una forma triangolare. Come negli altri esempi di seggiovie della ditta Marchisio, anche in questa stazione il pulpito di comando si trova all'interno di una specie di "bow window". Questo edificio, seppur in stato di abbandono, è tutt'ora presente.

Le piste non erano affatto facili: il grande dislivello che c'era prevedeva tracciati di varia difficoltà, ma molto spesso erano piuttosto ripide rendendo la località amata da chi ricercava qualcosa di più impegnativo. Negli stessi anni di costruzione dei primi impianti l'ingegner Fedriani ipotizzò un primo fabbricato dove poter far ristorare e dormire i primi sciatori che arrivavano a St. Gréé. Nacque così l'albergo e il ristorante la Capannina, visibile solo quest'ultimo nella foto VSG.1 sulla destra della partenza della seggiovia. Si costruì per primo il punto di ristoro, con uno stile architettonico molto simile alla stazione di partenza: un tetto a due falde andava a creare un locale ristorante al primo piano che si raggiungeva dalle piste tramite una lunga terrazza visibile nella foto VSG.3.

Qualche anno dopo la sua costruzione arrivò il primo hotel. L'edificio, di quattro piani fuori terra, era piuttosto contenuto e con una copertura a due falde che andava a coprire i tre piani finali del complesso, rivestendolo con teli impermeabili di colore rosso scuro. Un tratto stilistico che caratterizzava l'operato dell'ingegnere erano i rivestimenti dei pilastri e di alcune parti di muro: essi infatti venivano "ingrossati", facendo risultare il particolare più grande e di forma tendenzialmente conica. Nell'aggetto del ristorante Capannina (figura VSG.3) si nota come questa componente non sia un semplice pilastro quadrato o rettangolare, ma un vero e proprio elemento decorativo e funzionale.

L'ingegner Fedriani iniziò anche ad ipotizzare la realizzazione di alcuni condomini, i cui alloggi avrebbero aiutato a sviluppare economicamente l'impresa. Fece affidamento alla ditta del signor Lorenzo Tortarolo, il quale, in una intervista telefonica avvenuta il 29 agosto 2024, ha fornito prezioso materiale e racconti di vita vissuta in una neonata St. Gréé. I condomini che si sarebbero realizzati erano firmati dallo studio dell'ingegner Fedriani e dai suoi collaboratori, e sarebbero stati denominati con i nomi dei sette Nani della storia di Biancaneve dei fratelli Grimm. I primi furono il Mammolo e il Brontolo, iniziati nel 1969⁹⁶ e terminati nel 1970. Il signor Tortarolo raccontava come per realizzare il condominio Brontolo, il quale si localizza su un punto del versante piuttosto ripido e instabile, si rese necessario eseguire i garage sottoterra di quattro metri circa, mentre i micropali per realizzare la fondazione scendevano di ulteriori quattro metri nel terreno fino ad ancorarsi alla roccia.

Il condominio Brontolo, posto a monte del Mammolo, è una struttura di quattro piani fuori terra, a cui vanno aggiunti altri due inglobati nella copertura. È di forma rettangolare e con un balcone a ballatoio rivolto verso sud, in direzione delle piste. Nei balconi al piano terra, come in altri muretti della struttura, si vede un elemento che più volte si ripeterà negli edifici: la V. Vengono eseguiti dei tagli all'interno dei

⁹⁶ Il signor Tortarolo ha gentilmente concesso una fotografia di agosto di quell'anno in cui si vede che i lavori erano già alla soletta del secondo piano, ma mancava ancora molto da fare per poter completare il grande condominio.

parapetti a simulare una forma a V⁹⁷ che caratterizza questa componente. Stesso elemento viene ripetuto nel condominio Mammolo, il quale al piano terra ha anche i pilastri “bombati” come si ritrovavano anche nella Capannina e nell'hotel Grange. Inoltre, questi pilastri non solo sono riconoscibili per estromettersi dalla facciata, ma anche perché tendenzialmente venivano intonacati con colori tendenti al verde militare tenue o marrone, mentre tutto il resto della struttura era di un bianco panna. Questi due palazzi, oltre ad avere il progetto architettonico firmato da Fedriani, vennero anche fatti i calcoli strutturali dallo stesso professionista.

Un altro edificio venne iniziato in quegli anni, il Cucciolo, ma essendo di dimensioni piuttosto imponenti richiese più tempo del previsto per essere portato a termine. Questo edificio si colloca a monte dei due descritti precedentemente, a ridosso delle piste da sci. Stilisticamente, nei prospetti del Cucciolo vengono riproposti alcuni particolari architettonici già usati negli altri immobili. Questo si trattava di un condominio non alto, dato che è di tre piani fuori terra a cui si aggiunge la copertura abitabile, ma sviluppato con lunghezza (sviluppo di una ottantina di metri). Fu dunque scelto non di non costruire compattando in altezza ma edificando mantenendo uno stile che ben si mimetizzasse con il contesto.

Nel mentre, un nuovo impianto si sarebbe aggiunto nel 1968: lo skilift Del Vallone. Realizzato sempre dalla ditta F.lli Marchisio di Torino, andava a collocarsi nella parte alta del comprensorio. Con un dislivello di 184 metri per uno sviluppo di 598, esso arrivava nei pressi della stazione di monte della seggiovia, permettendo agli sciatori di sfruttare le piste in quota. Negli anni successivi vennero installate nella parte bassa due manovie, ovvero degli impianti a fune bassa che, su brevi tratti, facevano da campo scuola. Infatti, le due manovie Jolly Guy e Jolly Pajan, erano di lunghezza inferiori ai 150 metri e servivano unicamente ai principianti per addentrarsi nel mondo dello sci.

⁹⁷ L'ipotesi, che rimane tale, è che la V faccia riferimento alla prima lettera del comune.

3.4.4. ANNI SETTANTA – LA NEVE E L'URBANISTICA DI FEDRIANI

Gli anni Settanta per l'Ingegnere furono quelli di picco in termini di espansione edilizia, sciistica ed economica. Lo sviluppo degli impianti procedeva, dato che due nuovi impianti si sarebbero aggiunti nel 1970 e nel 1971: il Solarium e il Bucaneve. Il primo, di costruzione Teletrasporti di Genova, si collocava sulla cresta di un monte a lato di pian Stoppe: infatti, l'arrivo del Solarium si trovava a meno di un centinaio di metri dallo skilift Del Vallone. La sua lunghezza era di quasi 1100 metri per un dislivello relativamente basso, ovvero meno di 180 metri. Il secondo era un impianto della ditta F.lli Marchisio, realizzato sulla destra della partenza della seggiovia monoposto. La sua funzione era di essere una risalita per sciatori principianti ed intermedi, dato che la sua lunghezza era inferiore ai 350 metri.

Sul fronte urbanistico ed architettonico il programma dell'ingegnere proseguiva: il 30 settembre 1970 il Comune di Viola da nuovamente incarico a Fedriani di redigere un aggiornamento del regolamento edilizio e del programma di fabbricazione, in particolare per contenere i limiti di cubatura per le singole aree. Tali documenti verranno approvati un paio di anni più tardi, nel 1972, a firma degli architetti Marcello Spina di Genova e Pietro Alessandro Gardella, collaboratori dell'ingegnere.

Questo nuovo strumento urbanistico suddivideva il territorio in zona territoriale omogenea normata dall'articolo 2 del D.M. del 2 aprile 1968 (area B), area estensiva 1' (C2), area estensiva 2' (C3) e area agricola sportiva (E2). L'area già costruita viene inserita all'interno della B, ovvero quelle parti di territorio totalmente o parzialmente edificate. È un tipo di fabbricazione semintensivo, con costruzioni isolate, binate, a schiera e a nuclei. Viene imposto un indice di fabbricabilità del 1,8 metro cubo per metro quadro come massimo, un rapporto di area coperta e area fabbricabile di 1/5, con una altezza massima di 3 piani, ovvero 10,50 metri.

Nella zona estensiva 1' – C2 si trova una fabbricazione di tipo estensivo aperto, con costruzioni isolate, a schiera e a nuclei. L'indice di fabbricabilità non potrà essere superiore a 1,50 metri cubi per metri quadri, mentre il rapporto tra area coperta e area fabbricabile disponibile non potrà essere superiore a 1/5. Come nel caso precedente, non si potranno fare costruzioni più alte di 10,50 metri, ovvero tre piani, con una distanza dal ciglio stradale di almeno 5 metri.

Nella zona estensiva 2' – C3 si trova una fabbricazione del tipo estensivo isolato o a nuclei. L'indice di fabbricabilità non può superare il 0,8 metri cubi per metri quadri, con la distanza dai confini deve essere almeno di 6 metri e dalle altre costruzioni di 12 metri. Il rapporto tra area coperta e area fabbricabile disponibile non deve essere minore di 1/5, con una superficie minima del lotto di 500 metri quadri. Tranne in casi di costruzioni di impianti speciali l'altezza massima è di 7,50 metri, ovvero due piani.

Infine, nella zona agricola sportiva E2, si trovano principalmente caratteristiche boschive, con destinazione prevalente a piste e attrezzature connesse con l'esercizio dello sci. Si possono fare costruzioni agricole e relative abitazioni, ma non andando a discapito delle piste. Per le abitazioni in quest'area il massimo di densità fondiaria è di 0,03 metri cubi per metri quadri.

Sempre all'interno del regolamento edilizio, all'articolo 49, si fa riferimento all'estetica degli edifici. Viene delineato che *“tutti le parti esterne degli edifici, nuovi ed esistenti, devono soddisfare alle esigenze dell'estetica e del decoro edilizio”*. Si fa riferimento all'insieme architettonico della composizione, all'ambientamento, ai materiali impiegati e alle tinte, delle quali viene esplicitato che vengono vietati colori che offendono il buon gusto (art. 52). Per quanto riguarda le coperture viene descritto nell'articolo 53 che dovranno essere impiegati materiali rispondenti alle caratteristiche edilizie della località, ovvero utilizzando coppi, lastre in pietra, lamiera zincata o verniciata di tinta scura.

Nel mentre, l'edificazione di St. Grée proseguì con nuovi stabili, tra cui il Pisolo A e Pisolo B. Il primo venne firmato dall'architetto Pietro Alessandro Gardella di Genova il 9 novembre 1970, ed era previsto come unico complesso con il Pisolo B. Quest'ultimo fu progettato dall'ingegner Luigi Nalin e datato al 8 gennaio 1971. Inizialmente era previsto che si chiamasse solo Pisolo, in quanto il Pisolo A avrebbe dovuto chiamarsi Grimilde.

Si trattano di edifici con all'interno appartamenti monocalci, bilocali e persino alcuni trilocali (all'ultimo piano gli alloggi erano dotati di mansarda abitabile). Nonostante siano riportate altre firme di professionisti, essi facevano comunque parte dello studio dell'ingegner Fedriani: questo è deducibile dallo stesso stile utilizzato in altri palazzi e dal fatto che il testalino usato per "firmare" le tavole sia lo stesso dell'ingegnere.

Altri condomini con il nome dei sette nani vennero costruiti nei successivi anni, come il Dotto e l'Eolo. Il primo, terminato nel 1976, ha un tetto a due falde che caratterizza l'edificio. Il prospetto principale è di colore verde chiaro, mentre i balconi, arretrati in confronto al prospetto, hanno gli sfondati di intonaco bianco. Sul prospetto sul retro, invece, sono assenti balconi o terrazzi e le superfici finestrate sono assai poche (data l'esposizione verso nord-est). Anche in questo edificio si susseguono alcune parti "ingrossata", intonacate di verde scuro: persino i pilastri del muro di cinta, oltre ad avere in determinati punti le "V" già prima descritte, seguono questo stile. Invece, il secondo edificio (Eolo) riprende stilisticamente i due Pisoli, seppur di dimensione ridotta. Anche in questo caso le superfici vengono decorate con lavori di manodopera che arrotondano molte componenti, dai pilastri ai parapetti dei balconi, uniformando lo stile che si trova nella località.

Nell'ottobre del 1976 viene conclusa la stesura del volume scritto dall'ingegner Fedriani: *"La neve e l'urbanistica, metodologia per il dimensionamento delle stazioni di sport invernali"*⁹⁸. In questo libro Fedriani vuole spiegare in maniera tecnica come progettare una stazione tenendo conto di tutti i fattori che influenzano o possono influenzare le scelte e la tipologia di impianti. L'approccio è molto ingegneristico, dato che tratta temi legati alla portata delle piste, degli impianti e della ricettività di un luogo, ma ha anche parti riguardanti la storia dello sci con esempi pratici di stazioni sciistiche, soprattutto francesi. All'interno, verso la fine, si trova il capitolo *"esempio di dimensionamento di massima di una stazione: St. Grée di Viola"*, dove l'ingegnere spiega in breve cosa è stato fatto per la sua costruzione. Specifica che la località, per le sue caratteristiche naturali si sarebbe ottimamente prestata per la realizzazione di una stazione residenziale integrata *"sul modello dei molti centri turistici francesi, potendo assicurare anche un alto coefficiente di utilizzazione nelle stagioni non invernali"*. L'ingegnere puntualizza sul fatto che il dimensionamento ha tenuto conto di non dedicare la stazione unicamente ai proprietari di case, ma anche alle *"masse domenicali"* proveniente da fuori.

Nei suoi calcoli Fedriani prevedeva un massimo di 4235 sciatori per le piste, ed un massimo di 8470 persone per la stazione intera. Inoltre, la portata massima che gli impianti avrebbero potuto sostenere era di oltre 15.000 persone all'ora, per una portata ottimale che si aggirava attorno agli 11.000. I posti letto che si sarebbero dovuti destinare al turismo sono circa 667, mentre quelli dedicati ai privati 2710. Da questo, l'ingegnere ha ricavato che per le residenze turistiche si sarebbero realizzati 67.760 metri cubi di edificato, contro i 284.592 delle residenze private. Infine, tramite calcoli che sarebbero lunghi da spiegare, si è giunto al risultato di 33.880 metri cubi da destinare a parcheggi.

Questo volume rappresenta per la stazione di St. Grée una sorta di manuale che l'ingegnere ha voluto scrivere per poi poterlo effettivamente attuare. È altresì uno tra i pochi volumi dedicati interamente a queste tematiche.

⁹⁸ Fedriani G.A. (1976), *La neve e l'urbanistica: metodologia per il dimensionamento delle stazioni di sport invernali*, Neversport

In una stazione dove i condomini erano chiamati con i nomi dei sette nani, non poteva certo mancare Biancaneve: ecco, dunque, la Porta della Neve. Il fatto che dovesse chiamarsi come la principessa è solo una voce sentita più volte da alcuni condomini, quindi senza alcuna prova documentata, ma è certo che dovesse trattarsi dell'edificio cardine della stazione. La Porta della Neve era per Fedriani il massimo raggiungimento della sua teoria ipotizzata e venne realizzata prima della pubblicazione del volume, ma non viene menzionata.

Si trattava di un grande centro multifunzionale, dato che al suo interno si potevano trovare albergo, appartamenti privati, negozi di ogni genere, bowling, bar, ristoranti, scuola sci, discoteca (chiamata Butantan), cinema/teatro e infine ben tre piscine. Era il miglior modo per racchiudere in un unico grande complesso le esigenze di un cittadino che veniva a soggiornare in quel punto della montagna monregalese. Un articolo de "La Stampa" del 29 gennaio 1975⁹⁹ descrive la situazione del "più grosso complesso di servizi generali attualmente in costruzione in Italia". Le speranze sono quelle di poterlo inaugurare entro la fine di quell'anno, dunque per la successiva stagione invernale. In questo articolo, oltre a riportare i servizi elencati precedentemente, aggiunge che saranno presenti anche una cantina del vino, un night, scuole elementari e un asilo nido dove poter lasciare i bambini quando i genitori sono sulle piste. Sarà una realizzazione imponente che porterà questa stazione ai primi posti nel mondo sciistico italiano.

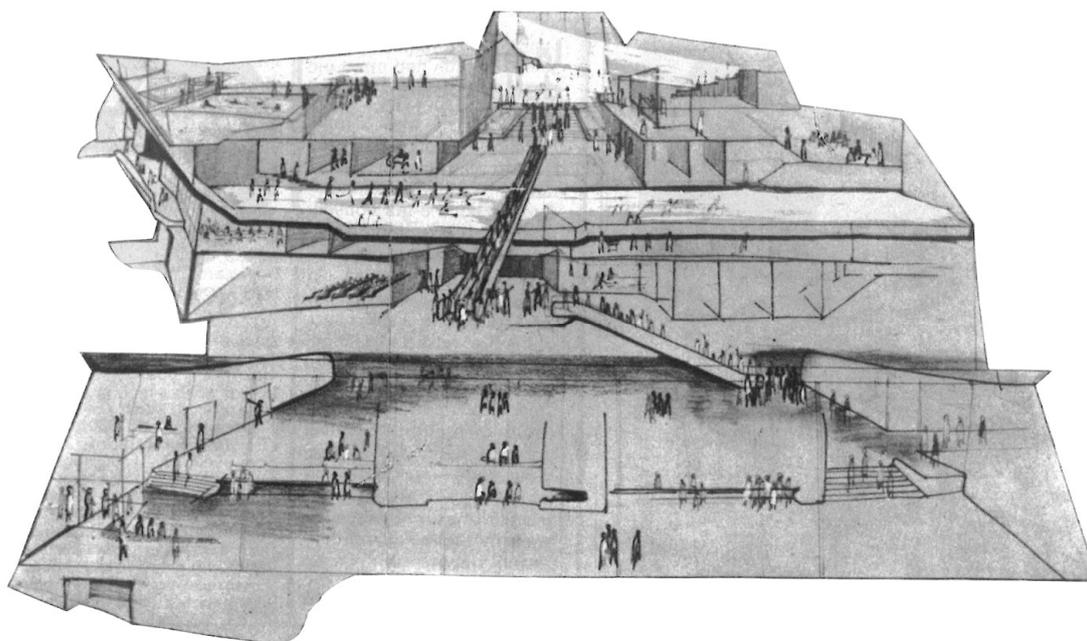


Figura VSG.4: Vista immaginaria dell'interno della Porta della Neve. Partendo dalla hall in basso, tramite due scale mobili era possibile raggiungere prima teatro e il bowling, per poi proseguire verso il centro commerciale e arrivando infine alle piste da sci sul piazzale principale.

Rivista Nevesport, 22 gennaio 1976

Un articolo del 22 gennaio 1976¹⁰⁰, a cura della rivista sportiva Nevesport, riporta la nascita del complesso: il motto era "da casa, direttamente sugli sci". Secondo l'articolo i posti letto all'interno della struttura erano di tremila per i privati, mentre cinquecento per gli hotel, e paragona il complesso alla "Rinascente", noto centro commerciale dei maggiori centri italiani. Anche in questo testo viene annunciata la grandezza della struttura, menzionando anche la presenza degli studi della allora Radio Saint Gréé, negozi di artigianato, antiquariato, souvenirs e tanto altro. Viene inoltre specificato che, seppure la

⁹⁹ Archivio La Stampa – 29 gennaio 1975

¹⁰⁰ Archivio Nevesport da sciatoridepoca.it – articolo del 22 gennaio 1976

Porta della Neve sembrasse una *“specie di paradiso per scicchi petrolieri o per miliardari in genere”* si trattava di un comprensorio con prezzi contenuti e assolutamente ragionevoli, con la possibilità di rilassarsi e godersi una vacanza al massimo. E contro chi avrebbe criticato l'impatto paesaggistico l'articolo risponde che *“l'architettura di St. Gr e e della Porta della Neve non solo si integra perfettamente nel paesaggio, ma quasi ne sottolinea e ne perfeziona la bellezza”*.

In un articolo del 21 febbraio 1976 pubblicato su *“La Stampa”* l'ingegnere riporta che *“costruiti e venduti i primi condomini, anche per avere il denaro sufficiente a continuare e visto il successo della localit , nel '73 decisi che valeva la pena di lanciarsi nella costruzione di un centro di modello francese con per  le dovute correzioni in materia edilizia, soprattutto per non ripetere certe realizzazioni estetiche che al gusto italiano sarebbero inaccettabili”*.

Innanzitutto, il luogo di realizzazione venne scelto vicino alla partenza degli impianti, tra la Capannina e il palazzo Brontolo. Consiste in un punto concavo dove scorreva (e tutt'ora scorre) un rio da tombare, dunque luogo di difficile realizzazione. Alcune persone con cui si   parlato del complesso hanno riportato che gi  al tempo della realizzazione si discuteva di probabili criticit  del torrente in quel punto e dei problemi che avrebbe causato in futuro.

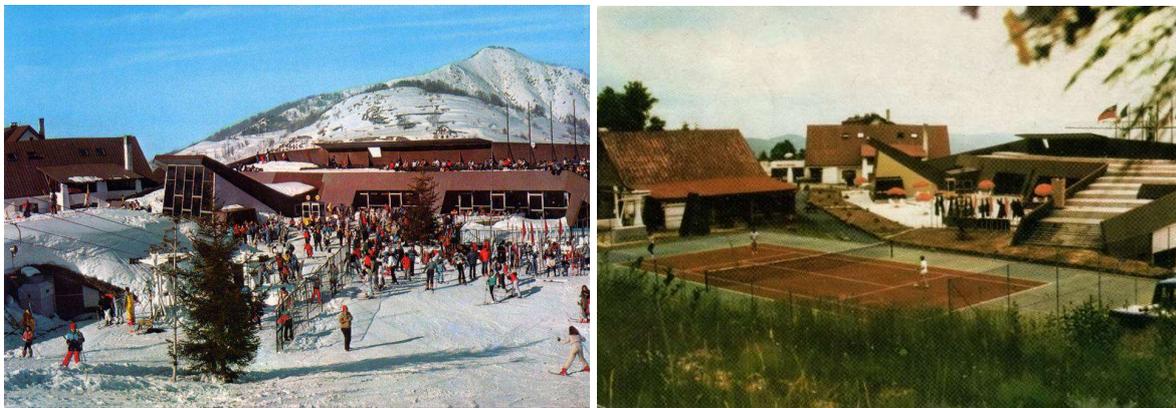


Figura VSG.5 e VSG.6: Vista invernale ed estiva della Porta della Neve dalle piste.
Archivio privato Fabio Stella

La struttura, sempre citando l'articolo del febbraio 1976, si divide in due: *“quello sottostante   dedicata alla residenza, ai servizi, al parcheggio e alla circolazione delle auto su strade sotterranee; oltre la faccia superiore delle costruzioni esistono soltanto le stazioni di partenza degli impianti (a volte interrate per meglio dissimularle) e le piste”*. Infatti, l'idea di Fedriani si fondava anche sulla divisione dei vari tipi di mobilit , tra pedonale, veicolare e sciatoria. Il turista sciatore, arrivato nei parcheggi sotterranei della Porta della Neve, avrebbe dovuto posare la macchina per non usarla pi , dato che avrebbe trovato tutto a portata di mano. Superata una prima rampa di scale, il nuovo turista si sarebbe trovato nell'enorme hall vetrata, accolto da moquette in ogni punto. Da qua, avrebbe potuto raggiungere la sua camera d'hotel, in una sezione separata del complesso, o prendere la prima scala mobile. Questo tipo di risalita, piuttosto nuovo e inusuale per l'epoca, permetteva di raggiungere un piano superiore, dove il turista avrebbe trovato il bowling o il cinema/teatro. Successivamente, prendendo una scala mobile pi  lunga o seguendo una rampa di scale di pianta piuttosto irregolare avrebbe raggiunto la vera *“porta”* sulla neve, la quale si affacciava direttamente sui campi da sci. La rampa di scale mobili copriva tre piani, i quali erano destinati alla palestra, all'asilo, ai vari negozi di ogni genere, alla scuola sci e a tanto altro. Arrivati in cima si sarebbe trovato un bar con tre piscine, di cui una esterna, il tutto con vista direttamente sulle piste. Usciti dalla struttura si sarebbe potuto iniziare a sciare con i vari skilift e con la seggiovia che si trovavano a pochi passi dalla Porta, se no il semplice turista avrebbe potuto godersi il panorama salendo sul tetto a gradoni

(visibili nelle cartoline VSG.5 e VSG.6) che permetteva di essere sfruttato tutto l'anno grazie a canaline riscaldate che non facevano ghiacciare il pavimento.

Sempre l'articolo del 1976 de "La Stampa" riporta che all'interno erano presenti, oltre alla radio privata, un impianto televisivo via cavo e cabine con sala stampa, dato che l'ambizione di St. Gr  e in futuro sarebbe stata quella di essere una stazione sportiva con molte gare di alto livello.

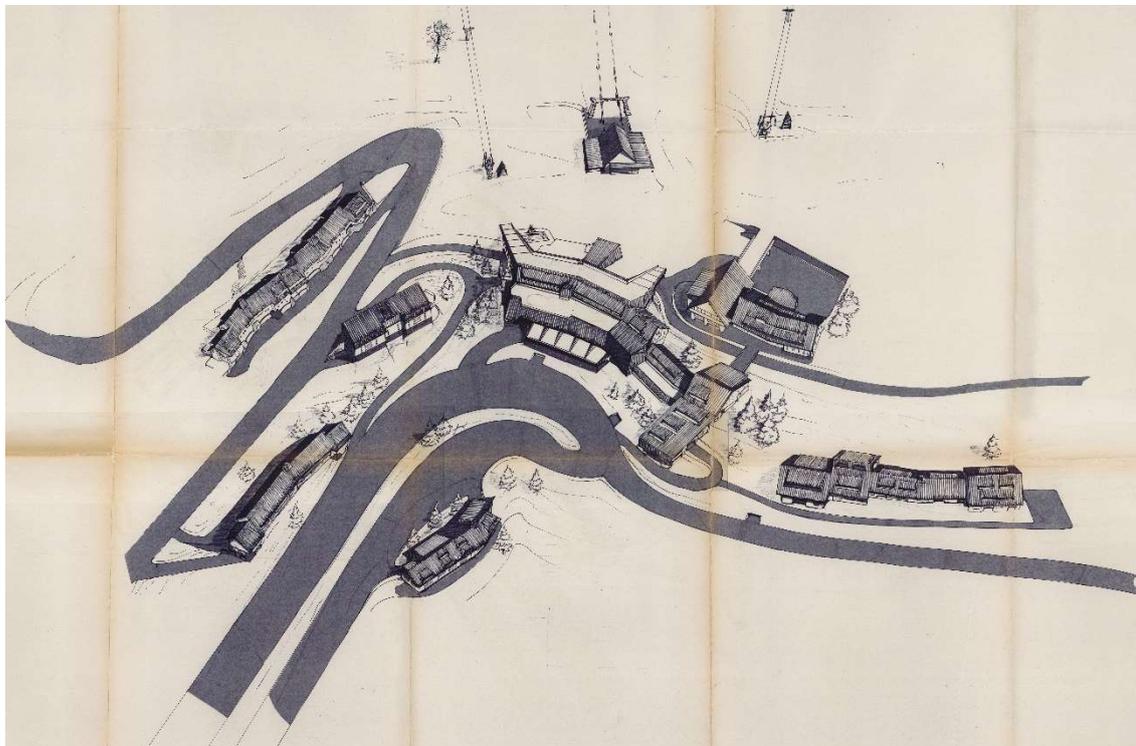


Figura VSG.7: Vista area del complesso di St. Gr  e – Ingegnere Giacomo Augusto Fedriani
Archivio edilizio Comune di Viola

Questa enorme struttura, di oltre 14.000 metri quadri, si sarebbe sviluppata tenendo conto della pendenza e dell'andamento della montagna. Venne dunque concepita a gradoni, ovvero con blocchi che man mano si arretravano per non impattare troppo sul paesaggio. Venne inoltre rivestita con un telo impermeabilizzante di colore marrone scuro, che andava a riprendere i colori del bosco che caratterizza tutt'ora la zona.

Venne conclusa nel 1976, ma un primo progetto venne depositato in Comune nel 1973, ed insieme ad esso venne allegata una vista prospettica rappresentante l'intero complesso residenziale di St. Gr  e, visibile nella figura VSG.7.

La vista prospettica, orientata verso sud,   la rappresentazione grafica dell'idea che Fedriani voleva realizzare per la sua St. Gr  e. Partendo da sinistra si vede il condominio Mammolo, rappresentato come basso fabbricato, e poco dopo il Brontolo. A monte del Mammolo si trova il Cucciolo, a pochi passi dalle piste. Al centro   presente la Porta della Neve, con una rappresentazione molto simile a come venne successivamente realizzata. Da essa, sulla destra, parte un collegamento con il condominio La Grangia 1, realizzato contemporaneamente al centro commerciale, il quale   collegato con il complesso a monte del primo hotel Grange e della Capannina. A destra della Grangia 1   presente un altro lungo edificio, la Grangia 2: nella tavola essi sono posti distanti e non collegati, a differenza della realt  dove anche questo condominio era collegato internamente con dei corridoi coperti a tutto il resto della Porta della Neve. Quello che si aveva a disposizione era un enorme complesso che permetteva ai turisti di spostarsi liberamente per centinaia di metri senza mai mettere piede al di fuori della struttura. Infine, sulla tavola

nel punto più a valle, è presente un condominio di modeste dimensioni, purtroppo mai effettivamente realizzato.

Nella tavola viene data molta importanza alla componente viaria, mostrando i vari collegamenti e le strade di accesso ai differenti edifici. Nei pressi della Porta della neve si nota che una strada la raggiunge dal basso, permettendo alle persone di entrare nella hall a valle, mentre due ingressi permettono di arrivare ai parcheggi sotterranei. A monte, invece, due strade entrano nel complesso sulla sinistra, di cui solo una (presumibilmente quella più in alto) lo attraversa per poi uscire sulla destra a valle della Capannina. Effettivamente una strada del genere esiste: essa, dopo aver oltrepassato il condominio Brontolo, passa internamente alla Porta della Neve per poi raggiungere il piazzale a monte del ristorante Capannina. Questa via di collegamento non solo serviva ai mezzi per evitare di passare sul piazzale dei campi da sci, ma anche per raggiungere un altro edificio distante da tutto il resto: villa Agorà.

Si tratta di un lungo complesso diviso in due parti: la prima, destinata alla residenza dell'ingegner Fedriani e della sua famiglia, mentre la seconda destinata agli uffici e al soggiorno dei dipendenti che lavoravano per la stazione. La parte A, destinata alla sua famiglia Fedriani e visibile nel prospetto della figura VSG.8, è la prima che si incontra arrivando dalla Porta della Neve. Presenta due ingressi carrabili: un garage a monte per l'ingegnere e l'altro a valle per una serie di autorimesse destinate ai dipendenti. Sulla sinistra del primo garage è presente l'alloggio del custode, mentre sulla destra si accede all'interno della struttura. Dopo una serie di gradini si giunge ad un bivio dove, se si svolta a destra si raggiungono gli uffici amministrativi di St. Grée, se no, svoltando a sinistra, si sorpassava un basso corridoio in salita che portava al centro della struttura: il salone.

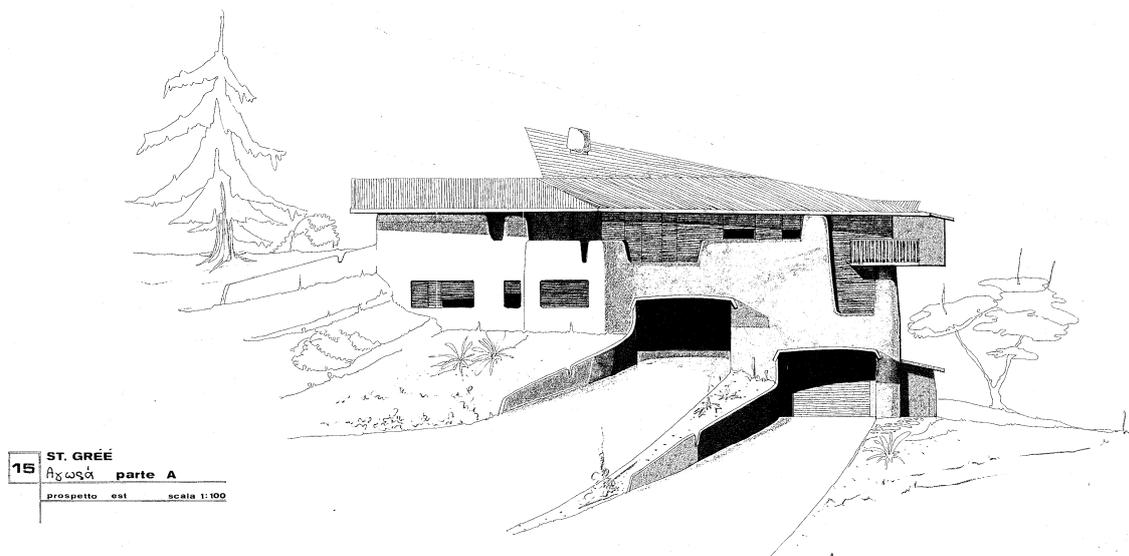


Figura VSG.8: Prospetto est della parte A di Villa Agorà – Ingegnere Giacomo Augusto Fedriani
Archivio edilizio Comune di Viola

Il salone è il punto di ritrovo di tutta la villa, dove avvenivano gli incontri e le feste della famiglia e del personale. È intonacato di bianco, con una moquette blu che ricopre il pavimento per la sua intera superficie (compreso il divano ad angolo fatto in muratura) e il soffitto di colore verde oliva. È di dimensioni piuttosto ampie e al suo interno sono presenti due camini, un terrazzino che si affaccia verso il bosco a monte, una vetrata ad angolo che si rivolge verso valle, una sala da pranzo e un'altra vetrata che si rivolge verso la piscina interna. Infatti, villa Agorà aveva una sua piscina con vista sul bosco, di dimensioni contenute ma con almeno due metri di profondità. Dalla parte opposta alla piscina si trova una lunga parete vetrata che si affacciava sul salone, dove era presente l'ufficio dell'ingegner Fedriani. Oltre quest'ufficio si trovava l'appartamento della famiglia, composto da tre stanze singole (rivestite

interamente in moquette a riquadri), una matrimoniale, due bagni e un salone. La cucina non era presente, dato che un locale adiacente al salone era destinato alla cucina di tutto il complesso.

Anche in questo complesso tutto è collegato: dal salone si può tranquillamente raggiungere l'alloggio del custode, gli uffici, l'autorimessa privata, l'autorimessa comune e la parte di residenza destinata ai dipendenti. Infatti, dalla sala della piscina, tramite una scala che porta prima negli uffici e poi nelle autorimesse comuni, si può raggiungere la seconda parte della villa. Dalle autorimesse comuni, una scala porta in un lungo corridoio esposto a nord dove si affacciano tutti gli ingressi degli appartamenti. Sono 12 alloggi disposti su tre piani, con la particolarità di essere modulabili, ovvero che un appartamento poteva essere di uno, due o tre piani. Difatti, il piano terra è collegato internamente con una scala a quello interrato, ma la scala per raggiungere il piano primo era raggiungibile sia dal corridoio comune che dall'interno dell'appartamento, rendendo dunque il piano superiore indipendente o inglobabile con gli altri. Sono tutti appartamenti di modeste dimensioni, bilocali o trilocali esposti verso sud. Uno tra questi, l'appartamento 1, si trova in una posizione infelice, dato che è nell'interrato con poca superficie finestrata. La particolarità di quest'ultimo sta nel bagno: il locale, di 2 metri quadri ma provvisto di tutto, è interamente fatto di plastica, come se fosse un bagno di una nave. Ogni appartamento ha al piano primo una balconata a ballatoio, al piano terra c'è l'affaccio sul giardino comune e al piano interrato uno verso il campo da tennis che verso valle.

Questa seconda parte di villa, collegata alla prima, era unicamente destinata ai dipendenti che lavoravano per la stazione di St. Grée, ai quali per fare la stagione invernale o estiva veniva offerto di soggiornare in questo stabile.

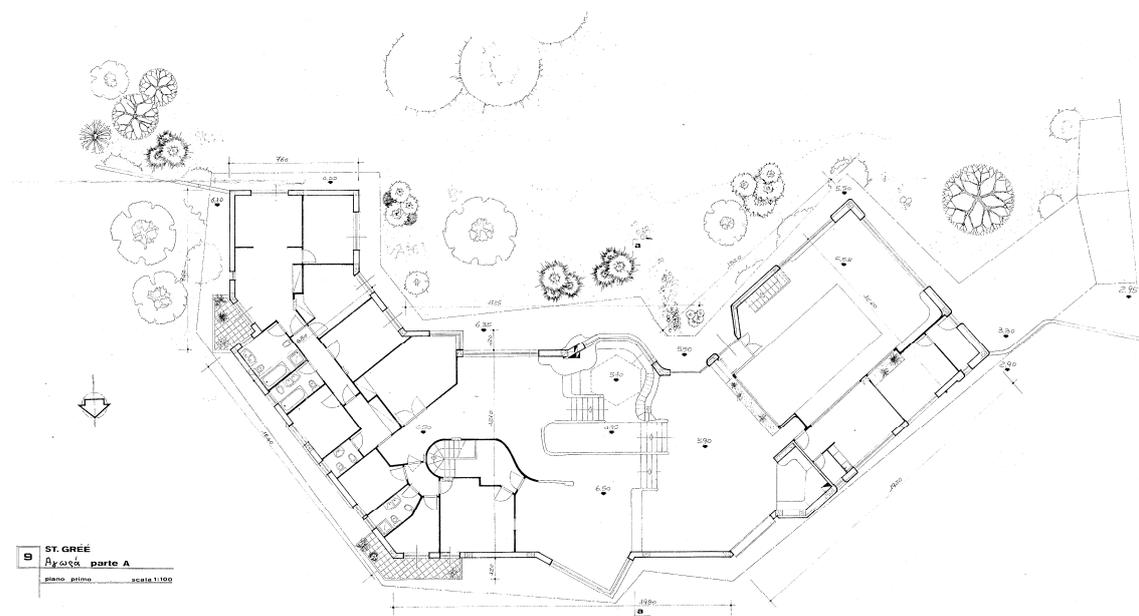


Figura VSG.9: Planimetria del piano primo della parte A di Villa Agorà – Ingegnere Giacomo Augusto Fedriani
Archivio edilizio Comune di Viola

È un esempio piuttosto unico di architettura organica, dove la struttura si integra in maniera ottimale con il territorio circostante, andando a riprendere le tonalità e le forme di una bassa montagna. Anche in questo intervento i tratti stilistici tipici degli edifici di Fedriani si ritrovano. L'imbottitura dei pilastri e dei muri è presente non solo all'esterno, ma anche in più punti interni, come per il caso delle V decorative. Invece, il rivestimento esterno della copertura è, come nel caso di alcuni palazzi, composto da teli impermeabilizzanti di colore rosso scuro, mentre tutto il resto è di intonaco bianco. La struttura della copertura è difficile da descrivere, dato che è irregolare e segue l'andamento dell'edificio, ma sono di particolare interesse i gradoni sulla parte sopra al salone.

La concessione edilizia venne rilasciata il 21 maggio 1975, dunque i lavori vennero portati avanti in concomitanza con la conclusione del cantiere della Porta della Neve.

Infine, l'altro grande intervento realizzato in quell'epoca è il complesso "Rosa delle Alpi". Posto in una zona distante dalle piste da sci, il complesso è composto dagli edifici Lillà, Mughetto, Rododendri A e Rododendro B. L'impresario costruttore di questi palazzi fu Lorenzo Tortarolo, il quale ha raccontato¹⁰¹ che il nome è una dedica a sua moglie Rosa. Venne iniziata la costruzione nel 1975 per poi terminare 5 anni più tardi.

Sono quattro edifici ravvicinati, di cui uno distaccato, il Lillà. Il Rododendri A e B confinano tra loro, con un porticato che li mette in comunicazione, da cui parte una scalinata coperta che congiunge il Mughetto, posto a monte dei due Rododendri. Nell'intento originale, come nel caso della Porta della Neve, si voleva dividere la viabilità pedonale da quella automobilistica, costruendo i collegamenti stradali al di sotto del complesso.



Figura VSG.10: Cartolina rappresentante il complesso Rosa delle Alpi.
Gruppo Facebook "St. Grée di Viola (CN) Perla delle Alpi Marittime"

Sono presenti all'interno monocali, bilocali con doppio balcone o uno solo, trilocali terrazzati, ecc.... il futuro compratore aveva un vasto catalogo di scelta. "Rifiniti con standard di lusso, confortevoli, funzionali, articolati negli spazi, dotati di isolamento termo-acustico, arredati su richiesta" recita un dépliant pubblicitario gentilmente fornito dal signor Tortarolo, e continua con "riscaldamento centralizzato o autonomo, garage, servizi integrativi". I servizi integrati a cui fa riferimento sono la piscina interna, il noleggio sci, il ristorante e altri negozi vari presenti nel porticato del complesso. Sempre all'interno del dépliant viene esplicitato che al tempo i servizi includevano anche un supermarket, campi da tennis, campi da bocce, club privato e discoteca. Nonostante, secondo quanto riferito dal signor Tortarolo, a firmare il progetto non fu l'ingegner Fedriani il complesso segue i canoni stilistici degli altri edifici di St. Grée. Infatti, fu il geometra

¹⁰¹ Intervista telefonica del 29 agosto 2024

Rossi Giancarlo di Viola a progettare la parte architettonica, mentre i calcoli strutturali furono opera dell'ingegnere Pagnini Gianluigi di Savona.

Gli anni Settanta si conclusero con il quasi raggiungimento della totalità dei progetti messi in atto dall'ingegnere. Dal punto di vista dello sci vennero implementati i campi scuola con l'installazione di quattro impianti di risalita nei pressi della Porta della Neve. Vennero tutti realizzati dalla ditta Nascivera ed erano due coppie di skilift. I primi due, il Ciù Ciù e il Chattanooga, partivano sulla sinistra della seggiovia e affrontavano una pendenza di oltre il 30%, con una lunghezza differente dato che il primo era di quasi 500 metri mentre il secondo di soli 290. Invece, l'altra coppia formata dal Settebello e dal Tee si trovava con la partenza di fronte alla Capannina, con una pendenza che superava il 40%. Si trattavano di impianti che partivano dalla base delle piste ma che erano comunque di una difficoltà elevata. Anche gli ultimi due erano di lunghezza differente: il Tee era 300 metri più corto del Settebello, il quale superava il chilometro di lunghezza arrivando a quota 1450 metri sul livello del mare. A poca distanza dal suo arrivo era presente la partenza di un altro impianto costruito nel 1978 da parte della ditta F.lli Marchisio: l'Espresso del Sole. Questo skilift con un dislivello di 162 metri raggiungeva quota 1600 metri sul livello del mare, permettendo agli sciatori di andare a prendere, una volta arrivati in cima, lo skilift Vallone. Dunque, prendendo in sequenza gli skilift Settebello, Espresso del Sole e Vallone si sarebbe raggiunto il Bric Nei, ovvero l'arrivo della seggiovia, evitando di impiegare quasi venti minuti di salita su dei seggiolini monoposto tenendo gli sci in mano.

3.4.5. ANNI OTTANTA – LA FINE DI FEDRIANI E L’INIZIO DI PICCIOTTO

Un articolo comparso sul quotidiano “La Stampa” del 21 febbraio 1980¹⁰² scrive che per visitare la Porta della Neve ci vuole almeno un’ora e mezza, data la vastità dell’edificio. Alcuni, secondo l’ingegnere, la definiscono un mostro, ma lui ribadisce che essa è perfettamente legata con il paesaggio circostante. Fedriani conclude riportando la stessa citazione che si trova all’inizio del suo volume, dicendo che ha fatto la Porta della neve “*perché non voglio che la montagna rimanga un privilegio di pochi, ma neppure diventi il deserto di tutti*”.

In quegli anni l’espansione del centro turistico aveva raggiunto l’apice: masse di turisti raggiungevano il complesso per passare le settimane bianche, nuovi compratori acquistavano gli appartamenti nei vari complessi e gli affari potevano tutto sommato dirsi ottimi. Era per St. Gréé il momento del boom economico, la gente dalle Liguria, Piemonte e Lombardia ci andava perché i servizi erano rinomati e le piste erano per tutti i gusti.

Anche sul fronte degli impianti di risalita la situazione era buona: c’era una grande diversificazione di piste con degli impianti che, nonostante non fossero di prim’ordine, raggiungevano una buona portata oraria. Le ultime due novità nella stazione arrivarono nel 1982 con la seggiovia biposto “Pian Stoppe – Muceretti” e lo skilift “Mindino”. La seggiovia partiva a pochi metri di distanza dall’arrivo della vecchia seggiovia monoposto e il suo tracciato era in direzione del monte Mindino. Il dislivello dell’impianto, nonostante la lunghezza di oltre 1200 metri, era di appena 20 metri: ciò era dovuto al fatto che la linea dell’impianto era sulla cresta del monte; dunque, la sua funzione era solo di arroccamento. Aveva persino una stazione intermedia, per permettere in un unico senso di sfruttare la breve pista. Invece, lo skilift, anch’esso realizzato dalla ditta Nascivera, era lungo mezzo chilometro con un dislivello di circa 120 metri e venne predisposto per essere raddoppiato in futuro. Esso serviva una pista piuttosto breve, dunque non molto apprezzata dagli sciatori, i quali per arrivare in questo punto del comprensorio dovevano per forza prendere la precedente seggiovia biposto. Il motivo alla base di questo ampliamento si può riscontrare un eventuale collegamento che si sarebbe potuto realizzare con la stazione di Garessio – valle dei Castori. Nel capitolo successivo, dedicato alla stazione garessina, viene più volte ripreso questo progetto mai effettivamente portato a termine per colpa del lungo collegamento che si sarebbe dovuto fare per unire le due stazioni. In ogni caso, questo fu un piccolo tentativo di andare a creare un unico grande comprensorio.

A valle, invece, ad inizio degli anni Ottanta, venne fatto un riammodernamento della stazione tenditrice della seggiovia monoposto. La stazione di valle, come descritta nel capitolo 3.4.3., venne



Figura VSG.11: Immagine presente in un dépliant pubblicitario della hall della Porta della Neve.

Archivio privato Fabio Stella

¹⁰² Archivio La Stampa – articolo del 21 febbraio 1980

costruita nel 1967 con una struttura a capanna, ma nel nuovo progetto si pensò di fare un nuovo edificio che si mimetizzasse con il resto del paesaggio. Essendo che la partenza si collocava a meno di dieci metri dall'uscita della Porta della Neve, serviva che gli sciatori appena usciti da quest'ultima entrassero in una struttura coperta: venne quindi concepita una stazione ipogea, di forma trapezoidale, con integrata all'interno la biglietteria. Questa struttura, architettonicamente di gran pregio, nel punto di risalita dei seggiolini aveva un oggetto inclinato che ha permesso di andare ad installare le rulliere di ritenuta dell'impianto, ovvero quelle dove la fune passa sotto le ruote e consente ai seggiolini di iniziare la salita. Come scritto precedentemente il fabbricato era ipogeo, quindi interrato, permettendo al di sopra di esso di ricoprirlo con erba mimetizzandolo con il contesto.

Figura VSG.12: Pubblicità immobiliare di St. Grée.

Archivio La Stampa – 7 aprile 1982

Il centro abitato di St. Grée proseguiva la sua espansione con la costruzione di un nuovo grande complesso residenziale. Il progetto fu dell'ingegner Fedriani che a cavallo tra gli anni Settanta e Ottanta iniziò la costruzione dei condomini Gongolo e Betulle. Questi due palazzi, costituiti da più scale interne, rappresentano un esempio di architettura differente dai precedenti edifici costruiti, dato che la loro forma è piuttosto particolare. Consistono in due strutture separate simili tra loro, realizzati a ridosso della statale che dal santuario Madonna della Neve va in direzione di Pamparato; con una tipologia che segue l'andamento del terreno. La forma arrotondata dei balconi del primo piano, posti sulla strada, da un aspetto armonioso all'edificio. Sulla parte opposta, in direzione nord ovest, i

palazzi seguono l'andamento del terreno tramite una disposizione a gradoni: come visibile in alcune foto del reportage al capitolo 3.4.8., questa disposizione a gradoni era raccordata da una forma arrotondata del profilo dell'edificio. Il Betulle, composto da due blocchi adiacenti, aveva sul fronte principale l'accesso a due campi da tennis. Purtroppo, uno dei due blocchi non venne mai concluso risultando ancora oggi in stato di abbandono. Il 7 aprile del 1982 su "La Stampa" compare una pubblicità immobiliare con il titolo "St. Grée è cresciuta ed ogni giorno vale di più", riportando in basso una prospettiva tridimensionale di uno dei due complessi prima descritti.

Poco distante da questi due edifici venne costruita negli stessi anni la villa Garelli: questo palazzotto riprendeva stilisticamente il Gongolo e il Betulle ma in scala ridotta, diventando una villetta unifamiliare. Anche in questo caso, allo stato attuale, sembra che i lavori non furono mai conclusi.

L'ultima opera di Fedriani fu il condominio Rododendri, posto dal lato stradale opposto al complesso Rosa delle Alpi. È un palazzo composto da un blocco basso, di due piani, ed uno più alto che si dispone ruotato di trenta gradi in confronto al primo. La scelta stilistica fu di riprendere gli elementi di ciò che era stato già realizzato, ovvero tetti rivestiti di telo rosso scuro, muri intonacati di bianco con gli sfondati di un verdino chiaro, ovviamente andando a utilizzare le forme arrotondate e bombate tipiche di questi

edifici. Il Rododendri, secondo quanto riferito da alcuni condomini, non funzionò mai completamente, dato che alcuni alloggi vennero venduti ma mai effettivamente vissuti dai loro compratori.

Altri edifici implementarono l'offerta immobiliare del centro sciistico, ma non riportavano il nome di Fedriani né nel progetto né nell'idea. Tra questi figurano le cinque ville uni e bifamiliari denominate Genzianelle, realizzate ad inizio anni Ottanta. Anche i condomini Stambecco e Gemelli, realizzati tra gli anni Settanta e Ottanta, furono operazioni immobiliari slegate dal nome dell'ingegnere. Ciò si nota soprattutto nelle differenze stilistiche e architettoniche degli edifici, i quali non posseggono i tratti tipici dello stile di Fedriani.

Nel 1983 ci fu un grande evento per la stazione: i campionati italiani assoluti di sci. In rete e tramite le interviste prodotte per la tesi sono emersi nomi e fatti discordanti su quando e che cosa fossero effettivamente queste gare di sci, ma un poster del 1983 conferma che fossero i campionati italiani. Oltre a ciò, due articoli del febbraio 1983 presenti su "La Stampa", raccontano che i campionati italiani di quell'anno erano divisi tra St. Grée e Cerreto Laghi, un'altra piccola stazione sciistica nell'appennino emiliano. L'articolo del 10 febbraio riporta che la stazione era rimasta colpita dalle poche precipitazioni e che le uniche piste usufruibili fossero quelle in quota. La discesa libera venne riprogrammata a Cerreto, dato che la pista su cui si sarebbe dovuta fare era quella che arrivava fino alla Porta della Neve. Dopo pochi giorni, una perturbazione portò un metro di neve fresca nel centro abitato, rendendo così necessario riprogrammare le gare data la difficoltà nel preparare e battere le piste. Nonostante ciò, per una stazione di queste dimensioni, ospitare un evento di tale portata fu di sicuro un ottimo traguardo dovuto alla perseveranza e capacità imprenditoriale di un uomo come Giacomo Fedriani.

Dai documenti concessi dalla signora Anna Denina è stato possibile vedere che nella stagione 1983 – 1984 lo stagionale da dicembre a fine aprile era di 350.000 lire, mentre un giornaliero si aggirava sulle 15.000 lire. Nel dépliant pubblicitario della signora Denina veniva mostrato che le novità di quella stagione furono la riasfaltatura della strada da Pamparato e la creazione di una pista di fondo di 2500 metri alla base degli impianti. Inoltre, come collaboratore delle attività turistiche sportive, tornò dopo più di dieci anni il signor Lamberti Giuseppe, il quale fu direttore sportivo di Cervinia e Sestriere.

Ma l'epoca florida stava per concludersi: per motivi non ben definiti, a metà degli anni Ottanta l'ingegner Fedriani abbandonò la sua opera. Probabilmente motivi familiari lo indussero a vendere tutta la proprietà, ovvero sia impianti che i vari possedimenti immobiliari della società.

Da quel punto la storia di St. Grée si fa contorta tramite l'ingresso di tante società diverse, ma sempre legate ad una singola persona: Francesco Celsa Picciotto. Di origine siciliana, Picciotto prese il posto di Fedriani come amministratore del complesso sciistico e immobiliare.

Durante il suo periodo le nuove costruzioni si fermano, infatti nessun nuovo immobile viene fatto. Ma un punto su cui Picciotto puntò molto fu la pubblicità. Vennero realizzati numerosi dépliant, fotografie, cartoline e persino un video pubblicitario che riprendevano le varie possibilità



Figura VSG.13: Sticker pubblicitario della stazione di St. Grée. Erano presenti in questo formato, in A2 e A4.

Archivio privato Fabio Stella

di svago che la stazione poteva offrire¹⁰³. Anche il logo della località venne pubblicizzato tramite la produzione di migliaia di sticker, visibili nella figura VSG.13.

I dépliant parlavano del nuovo “Centro turistico alberghiero internazionale”, ovvero la Porta della Neve, come luogo per rilassarsi e passare le proprie vacanze al meglio. All’interno del complesso venne creata una SPA, una palestra e un centro estetico. Tutto veniva pensato per offrire servizi non solo agli sciatori, ma anche agli accompagnatori che venivano in soggiorno senza sciare e volevano comunque godersi la vacanza.

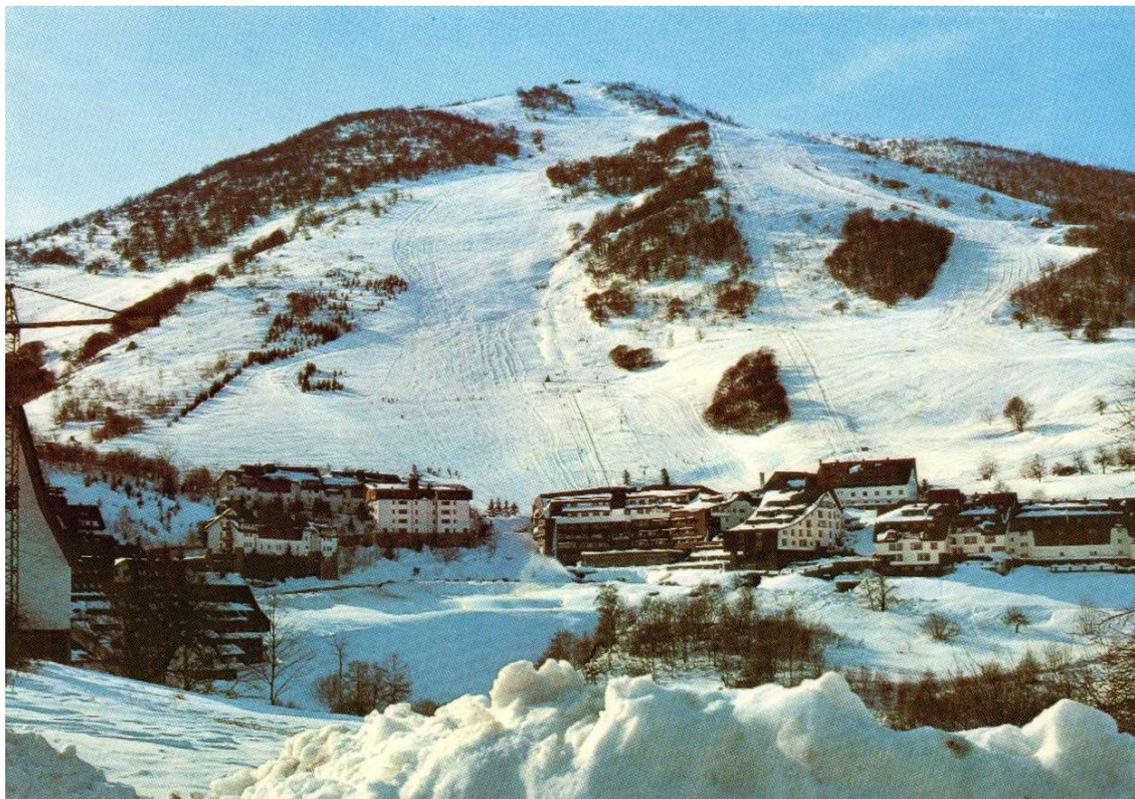


Figura VSG.14: Cartolina della stazione di St. Gr  e nel momento di massima espansione.
Archivio privato Fabio Stella

La Porta della Neve, con il suo teatro, permetteva di organizzare convegni alle aziende che volevano fare trasferte; inoltre, venivano messe a loro disposizione altre sale per realizzare congressi, di cui una da 1000 posti e un'altra da 600, oltre a due sale stampa.

Sempre all’interno del teatro furono numerosi gli ospiti che vennero per fare spettacoli: tra questi troviamo il Mago Forrest, le Ragazze del Drive In, Ivana Spagna, Fiordaliso, ecc.... Un articolo de “La Stampa” riporta che sabato 4 gennaio 1986 fu ospite alla Porta della Neve la famosa attrice Sandra Milo per ricevere il premio di “Befana d’oro”, una simpatica onorificenza istituita per portare a St. Gr  e i vip dell’epoca¹⁰⁴.

Tuttavia, i guai non tardano ad arrivare. Il 24 maggio 1987 su “La Stampa” compare un articolo intitolato “Dense nubi sopra Viola St. Gr  e”: “oggi la stazione sciistica   al centro di un clamoroso «crack» da cento miliardi nel quale sono coinvolte due finanziarie milanesi, con le societ  capogruppo dichiarate fallite e dieci comunicazioni giudiziarie che dovrebbero coinvolgere i componenti del consiglio di amministrazione”. Si ipotizza il reato di bancarotta fraudolenta, in quanto sarebbero spariti parte dei cento miliardi investiti da migliaia di risparmiatori che avrebbero acquistato. Riportando quanto scrive l’articolo, fra i destinatari delle

¹⁰³ <https://vimeo.com/189956081?msocid=1478fb4324ea6893208fefb9259d6916>

¹⁰⁴ Archivio La Stampa – Articolo del 4 gennaio 1986

comunicazioni giudiziarie c'è il finanziere Picciotto, il quale si era allontanato dall'Italia nel gennaio del 1986. Viene affermato inoltre che è nel 1984 che Picciotto acquistò le quote rilevanti di St. Grée cedute da Giacomo Fedriani. Inoltre, il finanziere ha fatto sapere che il complesso turistico fu successivamente venduto alla ditta "Unifin" per 38 miliardi di lire, comprendendo circa 300 appartamenti, l'albergo, l'intero centro commerciale, gli impianti di risalita e 400 ettari di terreno. Dopo questo crack gli impianti vengono momentaneamente sospesi, ma una nota del 19 dicembre 1987 del Ministero dei Trasporti (ufficio Speciale per i trasporti ad impianti fissi del Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta) rilascia il nulla-osta tecnico per la riapertura della seggiovia monoposto, sciovia Chattanooga Ciù Ciù e Settebello. Dal documento emerge che la società gestore era la C.O.I.S.P. Viola. Per gli impianti Bric Nei, posto in territorio del comune di Gressio, e Del Vallone, nel comune di Pamparato, esistevano concessioni intestate alla società SIV per il primo e alla SITES per il secondo.

Gli anni Ottanta furono comunque dei buoni anni per la stazione, dato che i servizi erano sempre più alti e la clientela era soddisfatta da questi trattamenti. Nonostante ciò, i primi problemi dovuti al cambiamento climatico portarono alcuni problemi negli anni a venire.

3.4.6. ANNI NOVANTA – LA FINE DELLA STAZIONE

Grazie al fatto che la Porta della Neve aveva al suo interno un teatro da 500 posti fu anche possibile organizzare eventi televisivi di ampia portata, come il programma Euronote. Organizzato dalla RAI, il programma musicale si svolgeva ogni anno in una sede diversa, e il 22 luglio del 1989 toccò a St. Gréé. Nonostante ciò, gli inverni iniziarono ad essere sempre meno ricchi di neve, dunque l'incertezza della stagione era dietro l'angolo, soprattutto per un comprensorio non dotato di impianto di innevamento artificiale.

Oltre a questo, il cambio repentino di società non aiutò lo sviluppo della stazione. Un articolo del 27 marzo 1992¹⁰⁵ su “La Stampa” riporta che la East s.r.l., società che da due anni gestiva il centro, è fallita portando al pignoramento dei beni: scrivanie, poltrone, armadi, attrezzi da palestra e computer sono stati smantellati e sequestrati dall'ufficiale giudiziario. A quanto riporta l'articolo, la società precedente era la Aster s.r.l. di Genova, la stessa che commissionò il video pubblicitario di fine anni Ottanta. Essa era proprietaria degli impianti di risalita e degli immobili della Porta della Neve, ma dopo il fallimento il tribunale di Genova aveva individuato nella East s.r.l. la società a cui affidare la gestione provvisoria di St. Gréé. Il sindaco di allora, Giancarlo Rossi, dice ai giornalisti che è *“da anni si attende che le proprietà vengano messe all'asta, ma tutto è rimasto bloccato, e di conseguenza hanno dovuto essere accantonati anche i progetti per altre formule di gestione”*. Viene inoltre specificato che in quella stagione appena passata gli impianti sono chiusi. Diversa è la situazione l'anno successivo, dove il gestore fu direttamente il Comune, facendo partire dal 28 dicembre sei skilift¹⁰⁶.

Il 7 aprile 1993 “La Stampa” titola *“Arrestato in Toscana ex padrone di St. Gréé”*¹⁰⁷. Picciotto, come riporta l'articolo, era amico di Tommaso Buscetta, noto mafioso e collaboratore di giustizia, e fu accusato di bancarotta fraudolenta derivante dal riciclaggio di denaro sporco. In questo trafiletto viene riportato, come anche da parte di alcuni residenti intervistati, come lui fosse una persona dotata di carisma, amore per il lusso e capacità oratorie non da poco. Difatti, viene riportato che *“a Viola di lui si ricordano soprattutto i gioielli, le Mercedes, le Bentley e anche la Rolls Royce”*, il tutto tenuto nella ex residenza di Fedriani, ora diventata sua: villa Agorà.

Le indagini cercarono di far capo a cosa successe alla stazione per essere arrivata a quel punto, arrivando a scoprire le varie società che ci stavano dietro: Nevelandia, East, Immobiliare Centrum, Selezione Garda e Aster¹⁰⁸.

Un'altra società entra in scena nella storia di St. Gréé: la Agrifarm¹⁰⁹. A questa era legato Massimo Pavan, broker milanese, già proprietario della “Via Holding”, società di maggioranza della Pila s.p.a., stazione sciistica posta sopra Aosta. La Agrifarm acquista St. Gréé, tentando di risollevarla, ma venne solo inclusa nello scandalo messo in atto dal finanziere milanese. Picciotto, da sue dichiarazioni in un articolo del 4 luglio 1998¹¹⁰, voleva soltanto fare una “joint-venture” con Pila per rilanciare la località turistica a St. Gréé. Pavan e Picciotto, nello stesso articolo, sono d'accordo nel sostenere che l'operazione progettata avrebbe rilanciato St. Gréé: gli immobili e gli impianti acquistati da Picciotto sarebbero stati mandati avanti con l'esperienza dei manager di Pila e delle aziende del gruppo di Pavan, specializzate in turismo. Ciò però non avvenne mai.

¹⁰⁵ Archivio La Stampa – articolo del 27 marzo 1992

¹⁰⁶ Archivio La Stampa – articolo del 31 dicembre 1992

¹⁰⁷ Archivio La Stampa – articolo del 7 aprile 1993

¹⁰⁸ Archivio La Stampa – articolo del 17 marzo 1995

¹⁰⁹ Archivio La Stampa – articolo del 18 giugno 1998

¹¹⁰ Archivio La Stampa – articolo del 4 luglio 1998

Dunque, se le società che gestivano la stazione non riuscivano a garantire un funzionamento lineare e chiaro della stessa, il valore delle proprietà immobiliari andava man mano a calare, portando degrado e svalutazione a St. Gréé. Verso la fine degli anni Novanta, nel 1997 circa, la Porta della Neve chiuse i battenti entrando in stato di abbandono totale, mentre l'anno prima gli impianti portarono per l'ultima volta gli sciatori in cima. Il sogno che Fedriani aveva ideato e realizzato quasi venti anni prima era stato distrutto da una combinazione di malagestione e cambiamento climatico, portando il centro turistico dalla gloria al degrado.

3.4.7. ANNI DUEMILA – LA RINASCITA

“Non è stato fatto niente, da nessuno, non so quante società sono passate dopo che Fedriani ha venduto. Non è stato fatto niente per l'inverno e per l'estate”. Esordisce così una signora in una intervista di Giampiero Amendola del 1° novembre 2005 realizzata dal Telegiornale Regione Piemonte¹¹¹. Essa aveva ancora l'appartamento all'interno della Porta della Neve, nonostante fosse in uno stato di avanzato degrado. Il sequestro della Porta, di parte degli appartamenti, box auto, locali commerciali, campi da gioco e degli impianti (per un totale di 35 milioni di euro) aveva portato disappunto e la rassegnazione sempre più crescente nei residenti, portando la frazione ad un abbandono progressivo. Dai frammenti registrati per questo servizio si nota come nel 2005 la Porta della Neve versasse già in pessime condizioni, ma non erano ancora presenti le reti da cantiere esterne che si possono trovare oggi. Anche il ristorante Capannina aveva i vetri tutti distrutti e, insieme alla partenza della seggiovia, si trovavano sotto sequestro. Viene inoltre mostrato un complesso grafico delle società che si sono succedute a partire dal 1997, quando una liquidazione coatta amministrativa fu messa in atto per le società Residence Nei, Aster, Sipin, C.I.I.TUR.

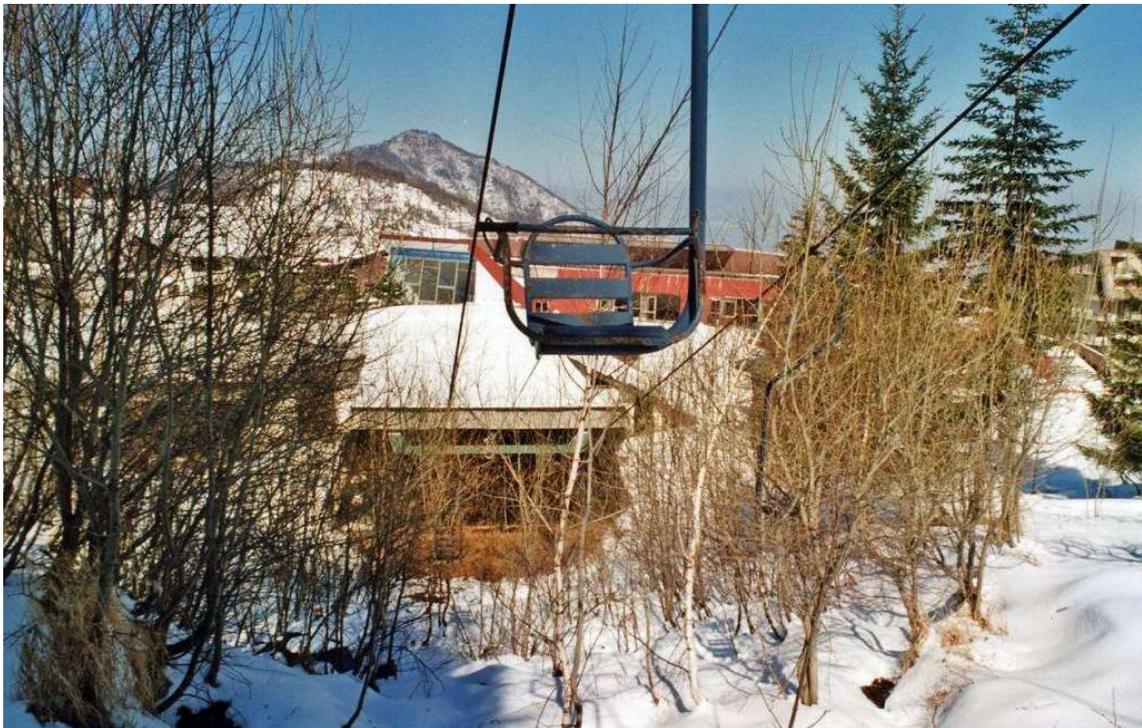


Figura VSG.15: Foto del 2003 che ritrae la partenza della seggiovia in stato di abbandono con le piante cresciute sul tracciato. Sul retro è possibile vedere la Porta della Neve in lento declino.

Archivio privato Johnny Annino

Nel 2003 una svolta: viene firmato un accordo di programma tra il Comune di Viola, Comunità Montana e Regione Piemonte. Il 6 dicembre viene deciso che, tramite un finanziamento iniziale di oltre 950.000 euro da parte del Comune, di far rinascere la stazione di St. Gréé. Il GAL Mongioie, tramite il patto territoriale “Alpi del Mare I”, ha assegnato al Comune di Viola 1.404.762 euro perché il progetto presentato per St. Gréé “rappresenta una rilevante opportunità di sviluppo socio-economico”. Anche la

¹¹¹ Dal servizio del 1° novembre 2005 del Telegiornale Piemonte su Rai 3, a cura di Giampiero Amendola – Archivio Mediateca Rai a Torino

Comunità Montana Valli Mongia, Cevetta e Langa Cebana contribuisce per 250.000 euro al progetto. I lavori che si intendono fare sono¹¹²:

- realizzare una pista di pattinaggio e un'area per attività ludico-sportive per il costo di 1.455.653 euro (di cui quasi 50.000 dal Comune di Viola e 250.000 euro dalla Comunità Montana);
- sistemare il percorso pedonale e l'illuminazione sulla strada per un costo di 151.301 euro (di cui quasi 40.000 dal Comune);
- costruzione di un nuovo tratto di fognatura per 180.759 euro (coperti totalmente dal Comune);
- riassetto del comprensorio sciistico al costo di 2.002.303 euro (di cui quasi 600.000 dal Comune);
- costruzione di seggiovie e sciovie per 4.408.129 euro, quasi totalmente coperti dalla Regione Piemonte;
- recupero del patrimonio edilizio privato (14.721.529 euro) ripartiti per il restauro dei diversi condomini e per la Porta della Neve.

Questi ultimi due punti vengono dati in affidamento alla società Inimont s.p.a. e Calfin s.p.a., con sede in Via A. Stoppani n° 7i, Roma.

L'anno successivo hanno il via i lavori di rimozione degli skilift Ciù Ciù e Chattanooga, insieme alla seggiovia monoposto, per far spazio alla nuova seggiovia biposto San Grato – Pian del Bal. L'impianto, realizzato dalla ditta C.C.M. Finotello di Pianezza (TO), è di 1414 metri di lunghezza per un dislivello di 540, e va a riprendere la linea della precedente seggiovia, seppur fermandosi notevolmente prima. L'impianto viene realizzato senza disboscare le piste che in meno di una decina di anni hanno riconquistato il terreno. Nel mentre, anche la pista di pattinaggio con relativo bar e palestra di arrampicata vengono realizzati.

Anche in questo caso i sogni vengono infranti nel giro di poco tempo: il 25 ottobre 2005 la Guardia di Finanza arriva con un nuovo provvedimento. Come riportato in un articolo del 30 ottobre 2005¹¹³, a cura del giornale genovese "Secolo XIX", il vicesindaco Giancarlo Rossi dice: *"ci hanno chiesto di indicare i beni della "Inimont", la società romana che possiede quasi tutti gli immobili della frazione di Saint Grée. Hanno affisso dappertutto il provvedimento di sequestro e sono andati via. Non sappiamo altro. Questa società sembrava seria, con noi si è comportata bene a differenza dei predecessori"*. Le autorità hanno posto sotto sequestro i beni della società romana nell'ambito di una complessa indagine su una maxi-bancarotta fraudolenta che riguarda diverse società italiane e straniere, ipotizzando una frode fiscale di 119 milioni di euro. È emerso che le tante società entrate in questo giro di proprietà del complesso immobiliare cuneese l'hanno poi usato per falsare bilanci, evadere tasse e giustificare movimenti di denaro misteriosi. La seggiovia nel mentre è quasi al termine, e nonostante si stia finanziata al 70% da Regione, Provincia e Comune, il resto dei soldi li avrebbe messi la Inimont con la controllata società Calfin. Dunque, dopo il sequestro di tutti gli immobili della società, il contratto con Inimont e Calfin venne rescisso.

All'impianto, però, manca ancora il collaudo finale che non viene fatto prima del 2010. Questo fatto, unito alla mancata presenza di un gestore, fa sì che per altri sei stagioni invernali l'impianto rimanga fermo e inutilizzato.

In un articolo comparso il 21 gennaio 2009 su "La Stampa" si prova a ricostruire quanto accadde a St. Grée dopo la chiusura del 1997. Viene di seguito riportato il testo integrale dell'articolo, per non omettere alcun passaggio. *"Risale al 1997 l'atto di acquisto di «Porta della neve» da parte della Liamco Limited di Milano, che rilevò il complesso da Aster s.r.l., Sipin s.p.a., Residence Ney s.a.s. e Compagnia Italiana Investimenti Turistici, tutte di Genova. Dello stesso giorno (17 dicembre) il rogito del notaio Ruegg che passa le*

¹¹² Elenco lavori provenienti dal forum del sito Simolimo. Si tratta di un estratto di un articolo non meglio specificato.

¹¹³ Archivio Secolo XIX – articolo del 30 ottobre 2005

proprietà dalla Liamco alla Tempo Libero Immobiliare (T.L.I.). Meno di tre mesi e la T.L.I. cede alla Darwin Commercial & Consulting (Padova) la titolarità che dura poco più di un anno, perché a maggio 1999 il passaggio è alla romana Erredil s.r.l., che attende fino al 24 luglio per l'atto di compravendita alla Finov s.r.l., con sede a Erbusco (Brescia), che poco dopo cambia denominazione sociale in Fincotac Limited e, lo stesso giorno (14 gennaio 2000), trasferisce la sede in Gran Bretagna. Appena un mese (3 febbraio 2000) e c'è l'atto dal notaio Perna per la compravendita delle proprietà: dalla Finov s.r.l. di Erbusco alla Creso Ltd, con sede sociale dell'impresa alle Isole Vergini. Non occorre che un altro trimestre, per assistere all'«atto di locazione ultranovennale» dalla Creso alla Calfin Partecipazioni e Gestioni s.r.l. di Roma e al suo amministratore delegato, Amedeo Muriani. Sempre al 12 maggio 2000 risale il passaggio di proprietà dalla Creso a un'altra società con sede alle Isole Vergini: la Bolton Industries. L'intreccio di atti porta al 19 gennaio 2001, con il «conferimento in società a favore della Abigail Trading and consultancy services ltd» - sede in Gran Bretagna - contro la Bolton. Ed è dopo la Abigail che compare per la prima volta la Inimont s.a.s. di Giovanni Calabrò (Roma), beneficiaria a sua volta di un «atto di conferimento in società». Il tutto si conclude, come detto prima, con il sequestro dei beni della Inimont e un successivo fallimento dichiarato nel 2006.

Il dissequestro viene tolto l'anno successivo, rendendo possibile l'acquisto tramite aste di alcuni immobili di dimensioni ridotte, dato che immobili come la Porta della Neve rimasero invendute. Nel mentre, altri impianti in quota, come la seggiovia e lo skilift del Mindino, vennero smantellati completamente, dal momento che si erano resi inutilizzabili dopo quasi vent'anni di abbandono.

Fortunatamente nel dicembre del 2010 un nuovo gestore si fa avanti: la cooperativa "Le Radici". Il 26 dicembre 2010 la seggiovia biposto inizia finalmente a girare, portando su sciatori che non si vedevano più dopo quasi quindici anni di abbandono. L'impianto pone subito le basi per un grande rilancio, tramite piccole iniziative che hanno portato St. Gréé ad essere nuovamente attiva a partire dalla sua riapertura. Nel mentre le proposte di rilancio della Porta della Neve sono molteplici, ma nessuna viene messa effettivamente in pratica rimanendo progetti e parole al vento.

Nel dicembre 2015¹¹⁴ una nuova società ottiene la gestione del comprensorio: la Raimondi s.r.l. di Ceva. È una società a gestione familiare, specializzata in opere di edilizia e urbanizzazione, nella gestione dei rifiuti e delle attività commerciali e sportive.

Ma la bassa quota di partenza e le basse precipitazioni nevose sono un problema che non si poteva risolvere: l'unica alternativa era costruire un impianto in quota. Ed è a partire da fine settembre 2016 che, sempre ad opera della ditta C.C.M. di Pianezza, venne installato lo skilift Vallone. Si riutilizzò la linea del precedente impianto, permettendo dunque di usufruire del comprensorio utilizzando solo la parte alta delle piste arrivando ad una quota massima di 1745 metri sul livello del mare.

Dal 2015 la società Raimondi s.r.l. ha saputo rivalutare la stazione, portando a sé numerose iniziative. Tra queste, la più lodevole è la creazione di un bike park, diventato rinomato tra gli amanti del settore. Questa attività permette alla seggiovia di girare da aprile ad ottobre, garantendo un costante flusso di sportivi e amanti del genere. Inoltre, quando le neviccate invernali lo permettono, la società apre e batte le piste recuperate negli ultimi quindici anni.

L'ultimo grande avvenimento è successo nel febbraio del 2021¹¹⁵: l'acquisto della Porta della Neve. La società cebana ha acquistato dal fondo fallimentare i due lotti proposti, comprendenti il centro commerciale, parte di terreni e l'hotel Grange. In seguito a questo acquisto viene presentato un render di come si vorrà modificare la Porta della Neve, andando a demolirla e ricostruendola, snaturandola dal precedente stile di Fedriani. Nulla di tutto ciò è stato ancora fatto, soprattutto contando l'importanza e la grandezza della opera di cui si sta parlando, anche sé ad inizio del 2024 è stata iniziata la pulizia degli

¹¹⁴ Archivio La Stampa – articolo del 6 dicembre 2015

¹¹⁵ Archivio La Stampa – articolo del 5 febbraio 2021

ultimi piani della Porta della Neve, andando a rimuovere tutte le macerie pulendo i vari locali che si affacciano sulle piste.

L'altro grande progetto della stazione riguarda la ex residenza di Fedriani, Villa Agorà. Un gruppo di persone, coordinato da Mattia Salvi e Irene, ha intenzione di creare all'interno del complesso un villaggio autonomo. Il progetto, chiamato Villa Agor Eco Residence, propone di realizzare una ventina di appartamenti (da monolocali a trilocali) destinati a coloro che vogliono vivere a ridosso della tranquilla natura, ma con la possibilità di avere vari servizi come cucina, piscina, campi da gioco e assistenza medica inclusi nell'edificio. Ogni appartamento, sviluppato nei due corpi della villa, sarà totalmente indipendente e con un basso impatto ambientale.

La stazione di St. Grée rimane unica nel suo genere, data la tipologia e la storia che in quasi sessant'anni di attività ha creato. Dopo anni di promesse non mantenute, progetti mai portati a termine e società fallite, ora sta rivivendo un periodo di nuove speranze.

3.4.8. REPORTAGE FOTOGRAFICO



Figura VSG.16: L'uscita sulle piste della Porta della Neve.

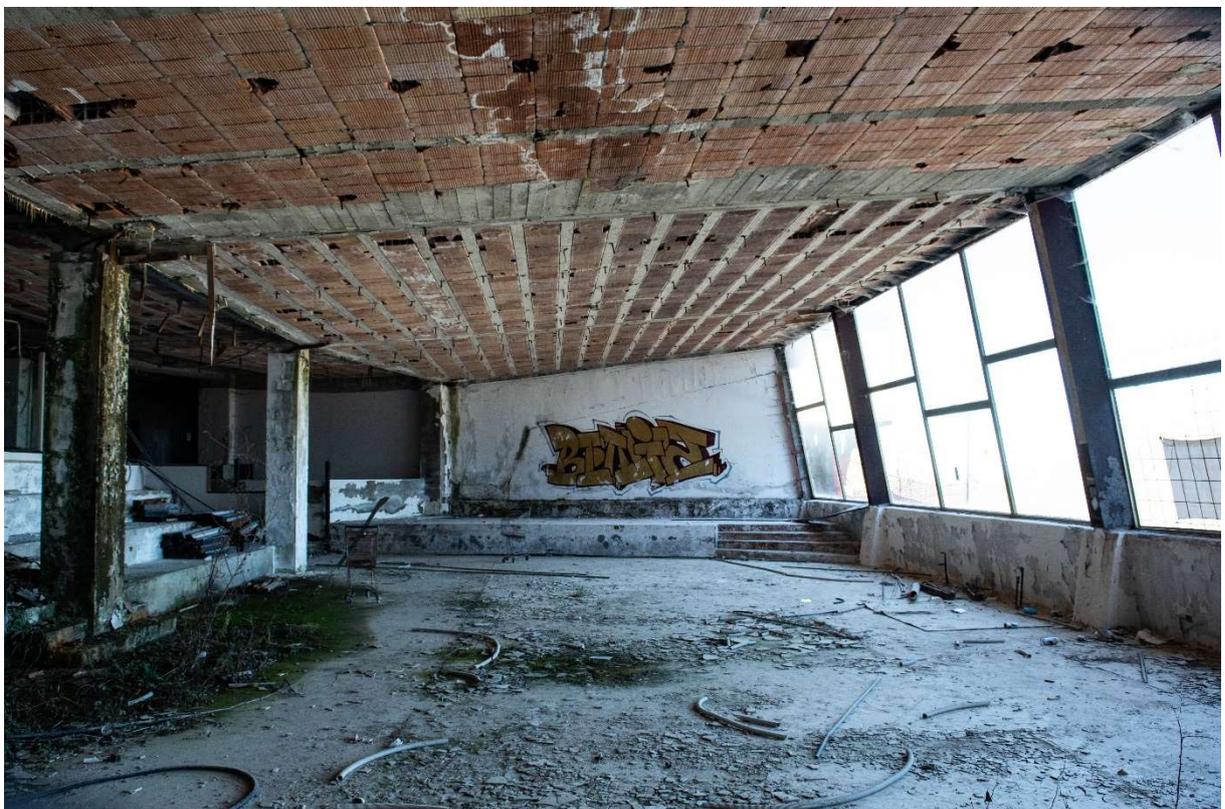


Figura VSG.17: L'ingresso a valle della Porta della Neve.

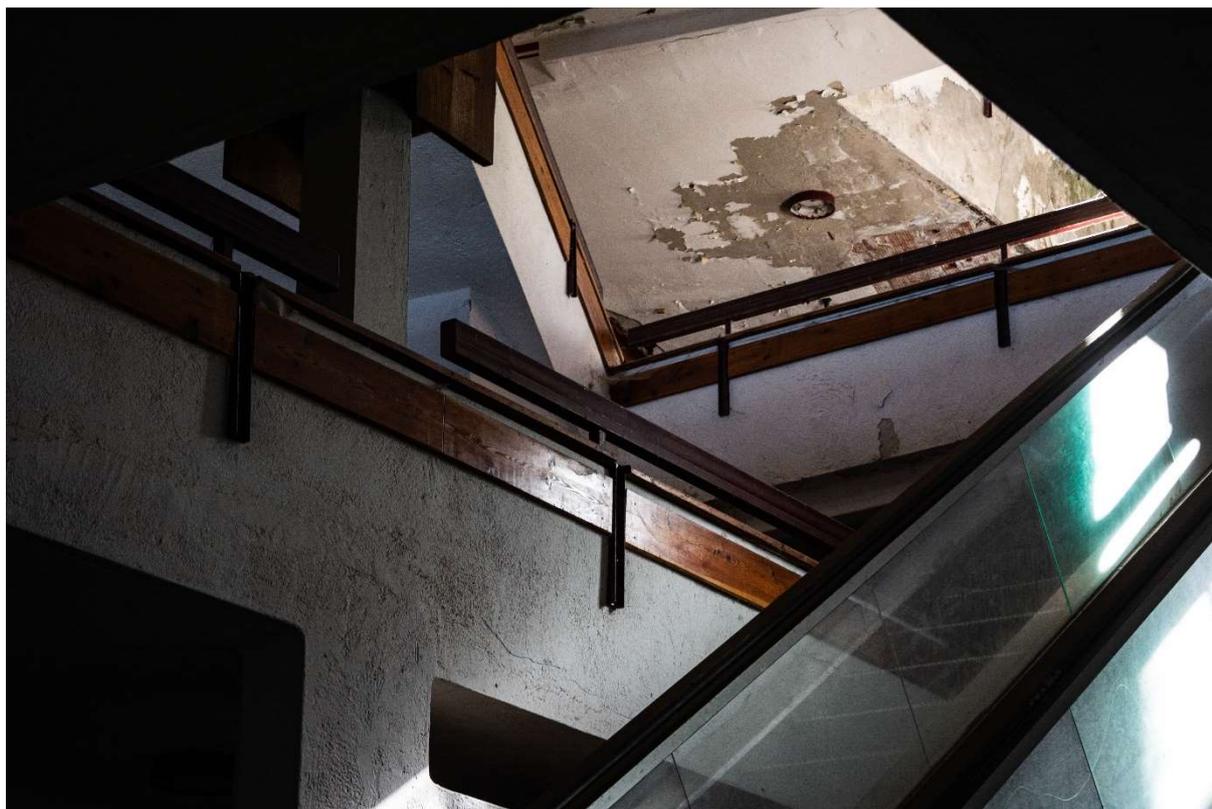


Figura VSG.18: Il vano scala della Porta della Neve.

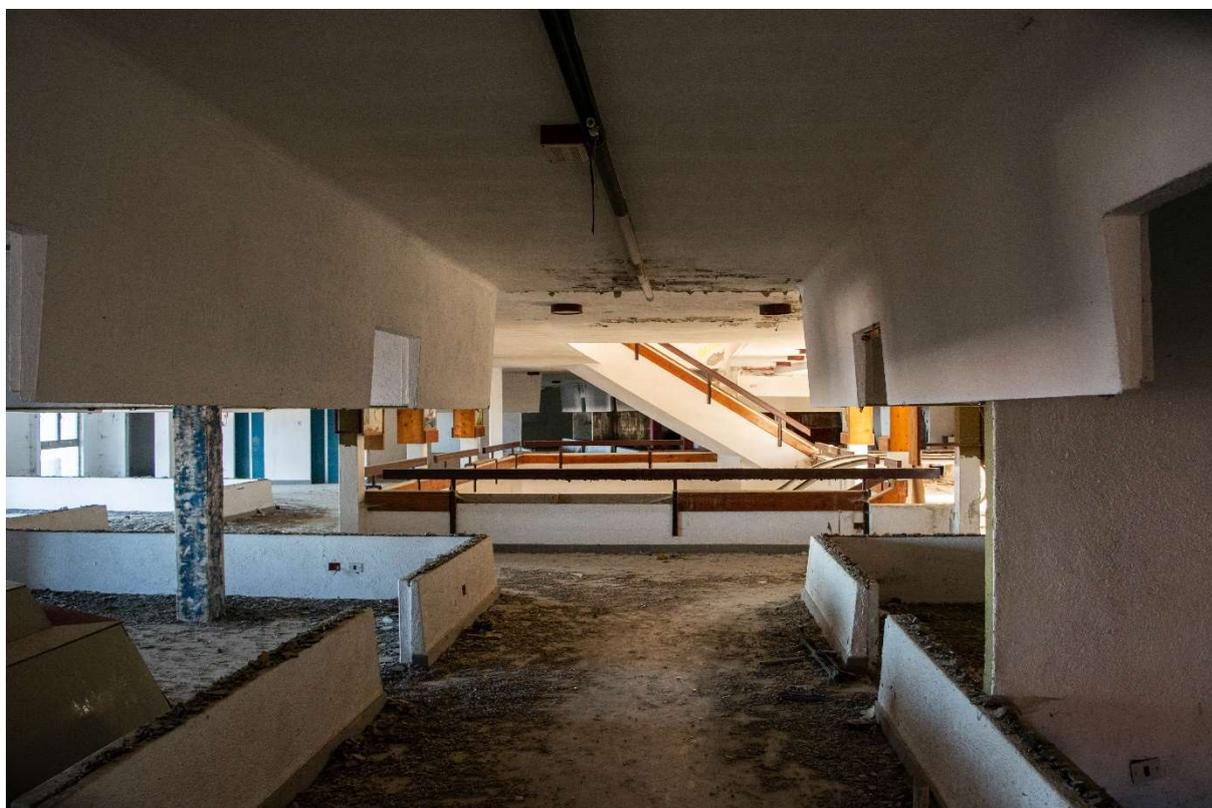


Figura VSG.19: Galleria commerciale della Porta della Neve.

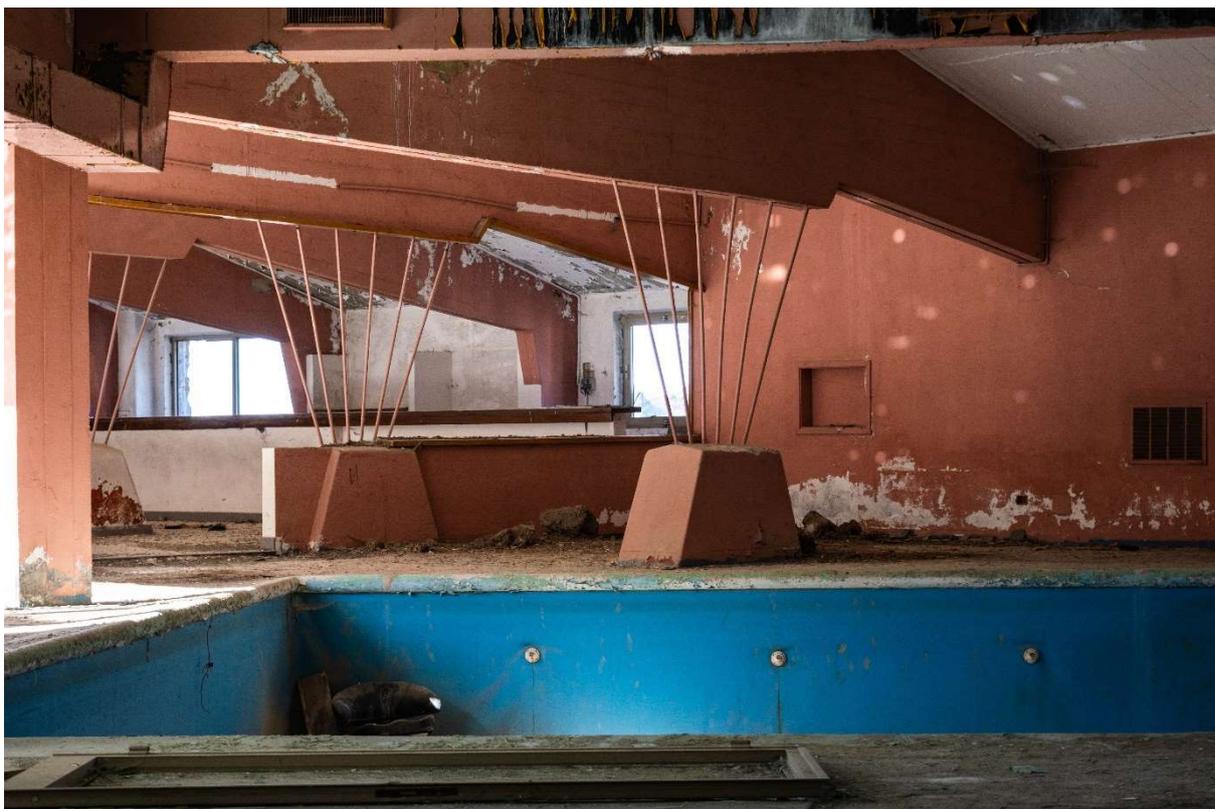


Figura VSG.20: Piscina e bar all'ultimo piano della Porta della Neve.



Figura VSG.21: Esterno di villa Agorà.

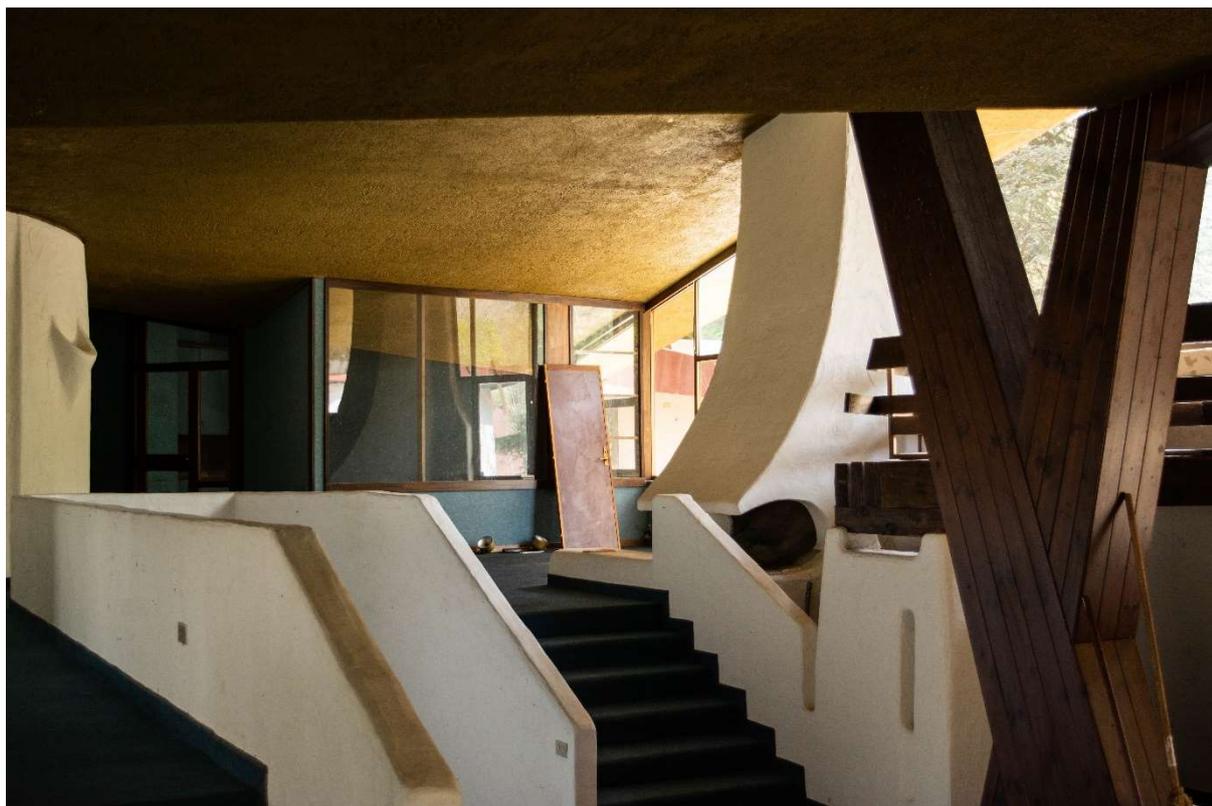


Figura VSG.22: Salone centrale di villa Agorà. La parete vetrata al fondo era l'ufficio di Fedriani.

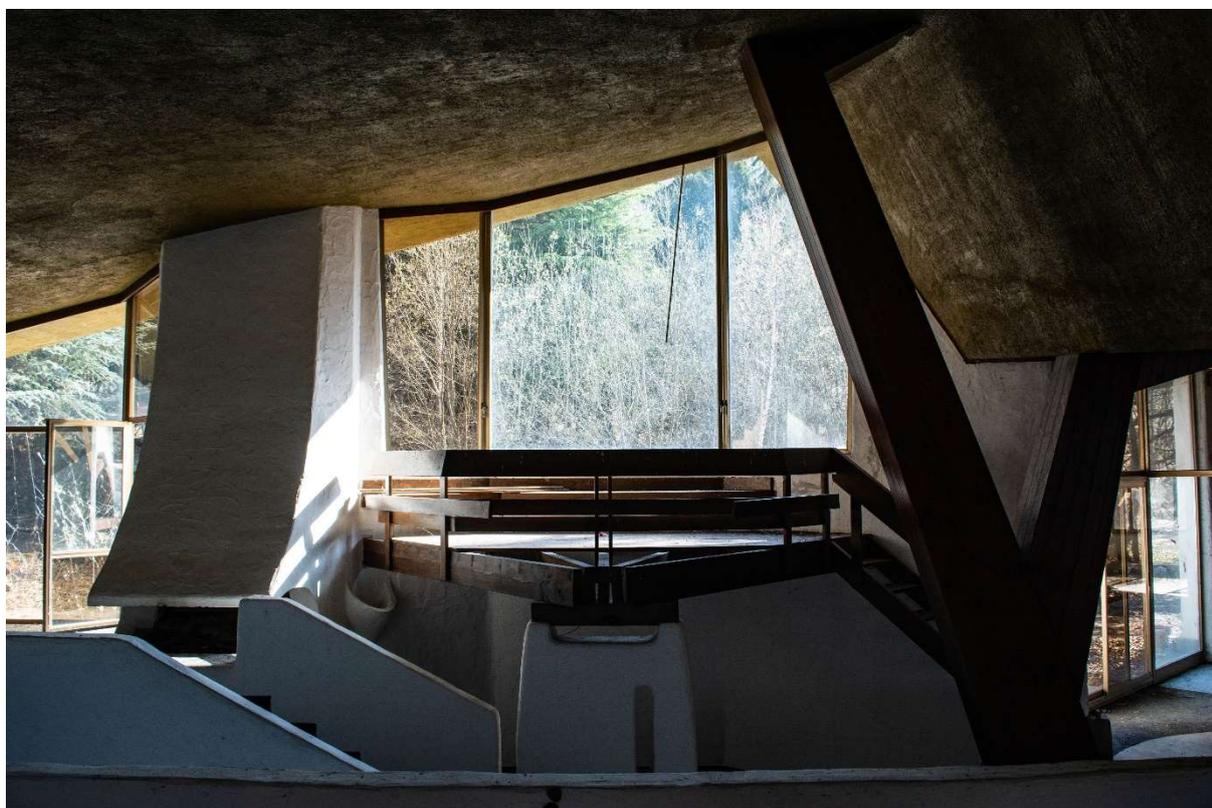


Figura VSG.23: Terrazzino interno nel salone centrale.



Figura VSG.24: Particolare sul camino del salone centrale di villa Agorà.



Figura VSG.25: Parte di villa Agorà destinata agli alloggi dei dipendenti.

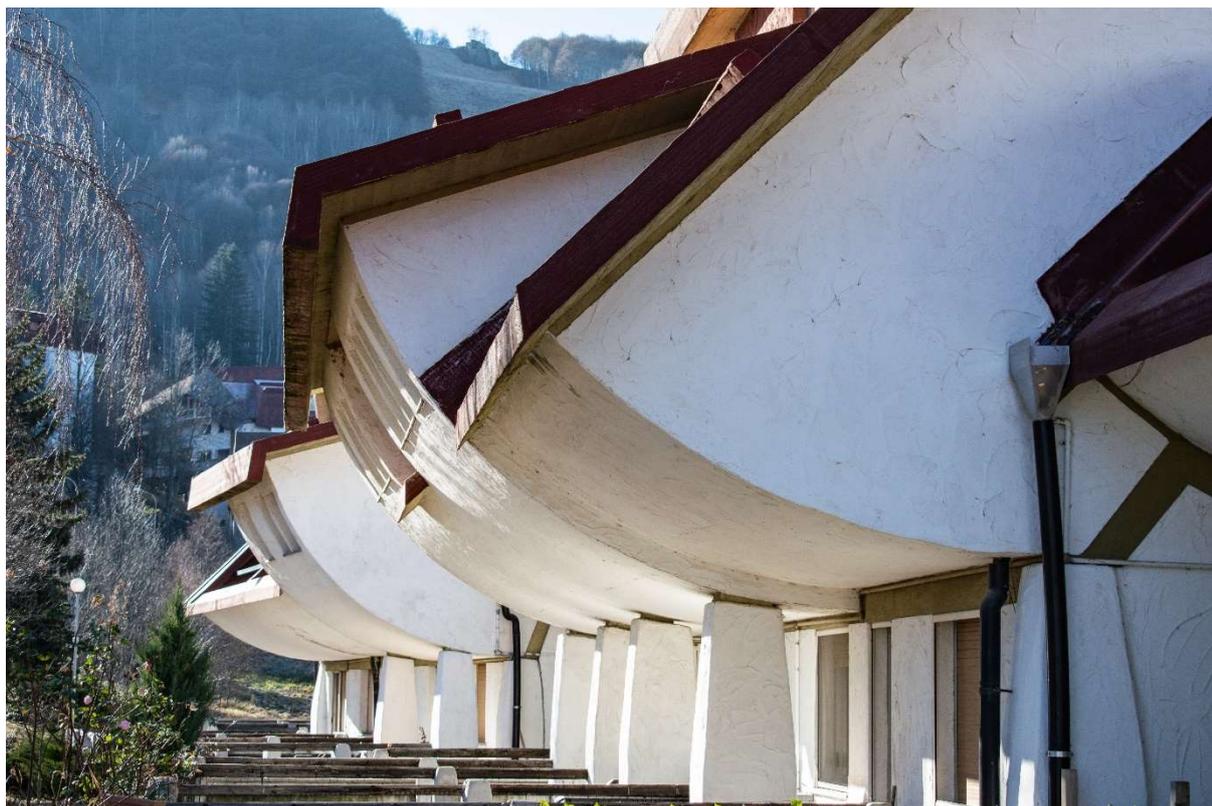


Figura VSG.26: Balconi al primo piano del condominio Gongolo.



Figura VSG.27: Vista laterale del condominio Gongolo.

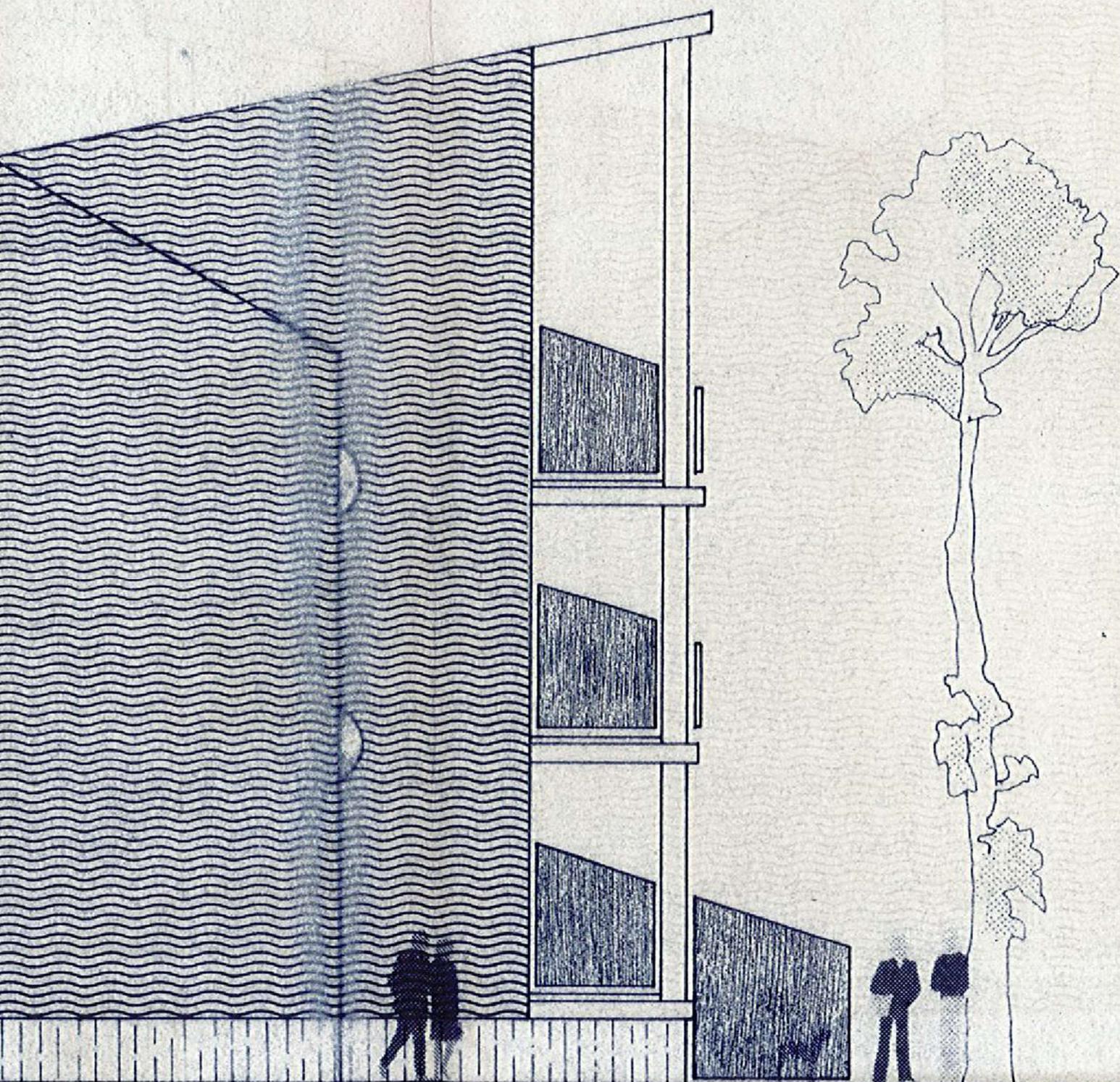


Figura VSG.28: Vista sul retro del condominio Rododendri A del complesso Rosa delle Alpi.



Figura VSG.29: Porticato del complesso Rosa delle Alpi.

3.5. GARESSIO – VALLE DEI CASTORI



10

3.5.1. CARTOGRAFIA DEGLI IMMOBILI DELLA LOCALITÀ

9

5

11

3

6

4

7

8

2

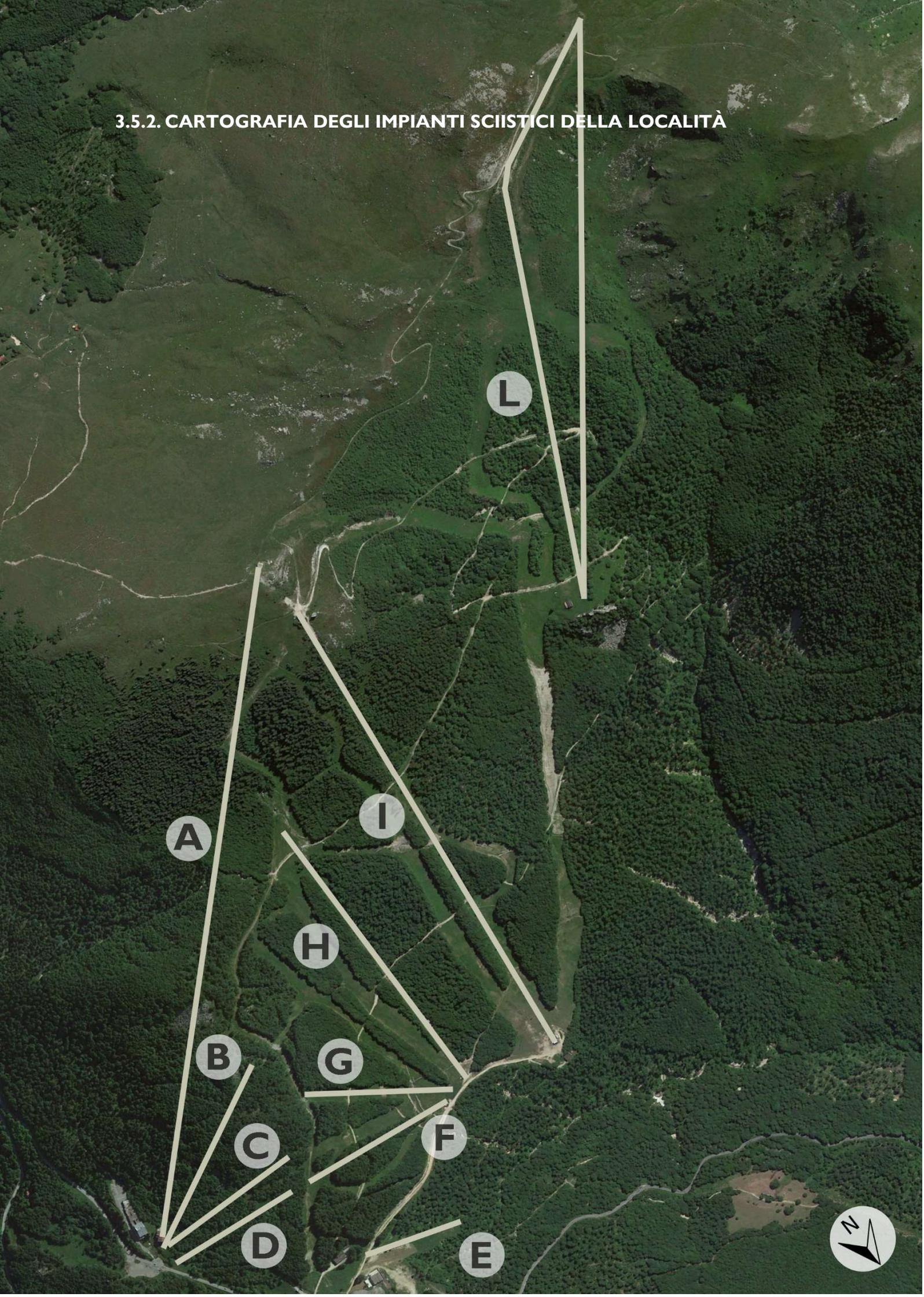
1



In copertina: prospetto ovest del complesso residenziale ad opera dell'architetto Sergio Jaretti e collaboratori.

Numerazione	Nome immobile	Tipologia
1	Baita dei castori	Fabbricato ad uso commerciale/ricettivo
2	Partenza impianti	Fabbricato per impianti sciistici
3	Gallo di Monte	Fabbricato ad uso commerciale
4	Primo residence	Edifici privati - condomini
5	Abete	Edifici privati - condomini
6	Larice	Fabbricato ad uso commerciale/ricettivo
7	Betulla	Edifici privati - condomini
8	Campi da gioco	Ex campi da tennis, piscina, pattinaggio
9	Fabbricato 10	Edificio privato – condominio
10	Ex campi da tennis	Campi da tennis mai realizzati
11	Bar – biglietteria	Edificio polifunzionale

3.5.2. CARTOGRAFIA DEGLI IMPIANTI SCIISTICI DELLA LOCALITÀ



A

B

C

D

H

G

I

F

E

L



Lettera	Nome impianto	Tipo impianto precedente	Tipo impianto attuale
A	Della Volpe	Cestovia	Impianto dismesso
B	Degli Scoiattoli	Skilift	Impianto dismesso
C	Del Cervo	Skilift	Impianto dismesso
D	Della Marmotta	Skilift	Impianto dismesso
E	Campetto	Skilift	Impianto dismesso
F	Giassetti	Skilift	Skilift
G	Dei Castori	Skilift	Impianto dismesso
H	Praietto	Skilift	Skilift
I	Berlino	Skilift	Seggiovia biposto
L	Mussiglione	Skilift in curva	Impianto dismesso

3.5.3. ANNI SESSANTA – L'ING. PIETRAFRACCIA E LA NASCITA

Garessio è un comune con insediamento sparso collocato nella valle del torrente Tanaro. La valle è di fondamentale importanza dato che fornisce un collegamento usufruibile tutto l'anno con la Liguria tramite il colle del San Bernardo, colle del Melogno e il colle di Nava. Garessio, che porta il titolo di Città dal 1870¹¹⁶, è conosciuta ai più principalmente per tre ragioni: le sue acque di San Bernardo e le relative terme, per aver dato i natali ad uno dei più grandi designer automobilistici di sempre, Giorgetto Giugiaro, e per il suo castello sabauda di Valcasotto.

La località qui oggetto d'esame si trova a circa una decina di chilometri dal capoluogo comunale, ovvero in località colle di Casotto. Il colle mette in comunicazione due valli: un ramo della val Tanaro con la valle del torrente Casotto. Quest'ultima è una valle lunga circa una ventina di chilometri e passa nei comuni di Monasterolo Casotto e Pamparato. La sommità del colle si trova tra la parete sud del Bric Mindino, monte che condivide con la vicina località di St. Grée, e il versante nord del monte Berlino. Ed è su quest'ultimo che gli impianti sciistici attualmente si sviluppano.

Inizialmente, però, la località nacque sulla parete ovest del monte, a qualche centinaio di metri dall'attuale punto di partenza. Fu l'ingegnere Manlio Pietrafraccia a vedere per primo il potenziale di questa zona, collocata a pochi passi da uno dei colli più trafficati della provincia di Cuneo.

L'ingegner Pietrafraccia nacque a Genova il 29 marzo 1915 ed era un abile sportivo e aviatore, con la partecipazione nelle file della Regia Aeronautica Italiana nella Seconda Guerra Mondiale. Come raccontato nel libro edito nel 2008 con il titolo *"La Valle dei Castori, storia di un'importante occasione turistica mancata"*, nel 1960, durante un'escursione nelle valli di Garessio, vide l'opportunità di trasformare quel posto in una nuova località sciistica a meno di due ore dalla sua Genova. Vennero fatti numerosi sopralluoghi e ricognizioni aeree sulla zona per avere una più chiara mappatura della zona. Il progetto originale di Pietrafraccia non era solo focalizzato a creare impianti di risalita, i quali comportavano solo una passività in termini di guadagno, ma un insieme di infrastrutture e strutture di valore complessivo di circa un miliardo di Lire, con un orientamento turistico di tipo bi-stagionale.

Nel 1961 l'ingegnere fonda la società "Le Querce" s.p.a., con l'onere di creare il complesso sciistico. Il 20 novembre 1962 Pietrafraccia firmò con il signor Franco Baldracco e sua moglie, proprietari del versante nord del colle, un compromesso per l'acquisto di due ettari di terreno per poter installare gli impianti, a cui vanno aggiunti altri cinquecento per le strutture e la preparazione delle piste. Tutto questo terreno venne venduto al prezzo di 10 milioni di Lire, con la clausola che entro il 1963 si sarebbe fatta l'intera transizione e che la Società avrebbe avuto l'esclusività su quell'area. L'ingegnere iniziò subito la preparazione del terreno e il taglio del bosco per la realizzazione di due skilift, comprò due mezzi battipista Prinoth Big, uno sgombraneve Fresia F180 e un gatto delle nevi Bombardier¹¹⁷.

Nel 1964 l'amministrazione, per agevolare l'operato della nuova stazione, predispose un piano regolatore per la costruzione del comprensorio, pianificando le opere necessarie alla realizzazione del centro sciistico. Come riportato sempre nel volume *"La Valle dei Castori"*, l'ingegnere racconta che *"eravamo galvanizzati dall'idea di poter realizzare il nostro sogno, e nessuna seria problematica burocratica e tecnica sembrava poterne ostacolare la fattibilità. Il mio era infatti un progetto serio, ben ponderato e di pubblica e certa utilità, e le autorità locali avevano dato con entusiasmo il loro di totale avallo."* Al contempo la società Le Querce si stava sviluppando non solo sul fronte degli impianti a fune, ma anche per quanto riguarda

¹¹⁶ Titolo conferito dal Re Vittorio Emanuele II - <https://comune.garessio.cn.it/it-it/vivere-il-comune/storia>

¹¹⁷ Dal volume di Delle Valle C. (2008), *La Valle dei Castori, storia di un'importante occasione turistica mancata*, Nuova Aurora Edizioni

lo sviluppo di attività ricettive nel comune di Gressio. Difatti, la Società acquisì dalla Metzer il Grand Hotel Miramonti, con atto pubblico datato 25 gennaio 1964, al prezzo di 38 milioni di Lire. L'hotel era un sontuoso edificio sorto nella parte bassa del comune negli anni Venti, venne utilizzato prevalentemente nell'ultima parte della Belle Époque. Durante il secondo conflitto mondiale venne danneggiato da eventi bellici e la nuova gestione dovette prendersi l'onere di rimetterlo a nuovo. Questo grande edificio si presentava come una grande opportunità di aumentare la ricettività, anche in funzione dello sviluppo turistico esterno allo sci.

Un primo grave fatto avvenne nel 1965, quando la società Le Querce venne a conoscenza del fatto che il compromesso sottoscritto tre anni prima con i coniugi Baldracco risultava invalidato perché era inabilitato dalla consorte (fin dal 1957), fatto che non venne esplicitato in fase di stesura dell'accordo. La società dovette quindi farsi carico di acquistare 119 ettari posti sul versante meridionale del colle direttamente dal Comune di Gressio.

Ed è con le delibere del Consiglio Comunale del 13 febbraio e del 13 luglio 1966 che si giunge ad un nuovo inizio. Il Comune di Gressio cedette e vendette in piena ed esclusiva proprietà alla società "Le Querce" terreni per una superficie complessiva di 1.199.800 mq¹¹⁸. Inoltre, il Comune si impegna nei confronti della Società a non cedere i terreni ad altri interessati per dieci anni.

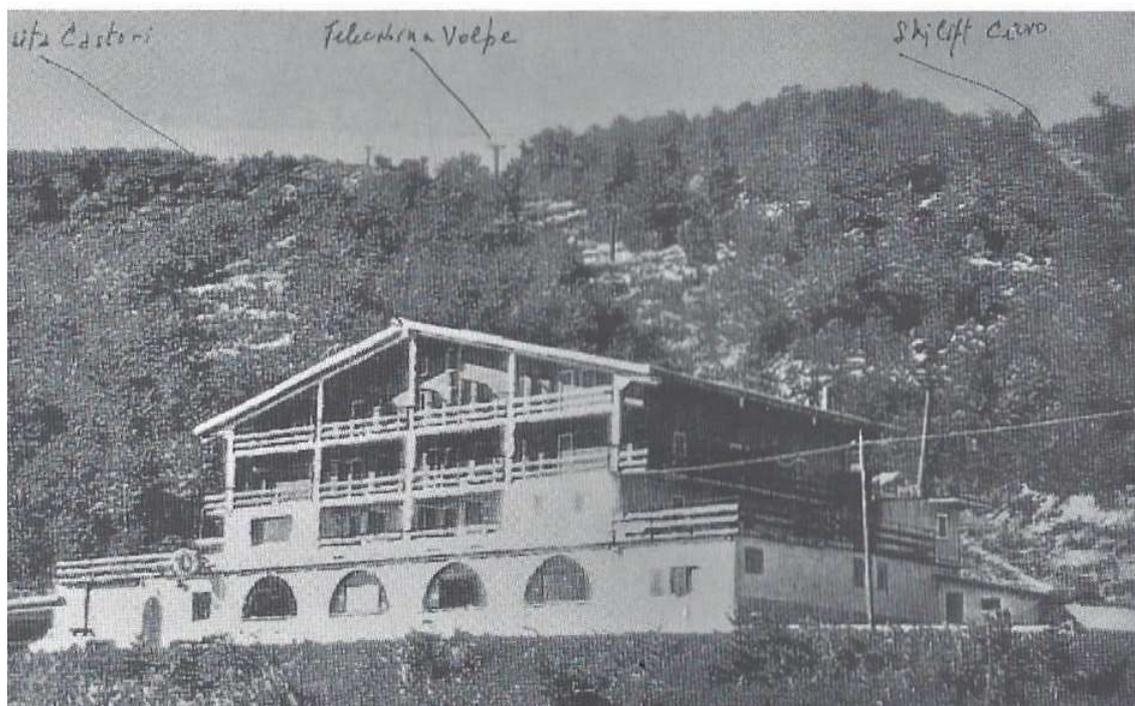


Figura GVC.1: Baita dei Castori vista da monte. A sinistra si scorge il basamento in cemento del fabbricato di partenza della cestovia della Volpe.

Fotografia dell'autore

Il 14 agosto 1966 il Vescovo della Diocesi di Mondovì Carlo Maccari benediceva la prima pietra degli impianti sportivi della "Valle dei Castori". Oltre a lui erano presenti il Sottosegretario di Stato al Turismo Adolfo Sarti, il Prefetto della Provincia di Cuneo Nicola Santoro e il Sindaco Renzo Amedeo.

Il nuovo accordo diede il via al miglioramento dell'accesso alla località tramite la risistemazione della strada, un tempo tortuosa e poco trafficabile, con grandi problemi di percorribilità in periodo invernale. Iniziò anche lo sviluppo edilizio della valle, con un grande e moderno ristorante, la Baita dei Castori. Risale al 20 luglio 1966 il deposito in comune della pratica per conto della società Le Querce, a firma dell'ingegner Giuseppe Abbiati di Genova, per la costruzione di un edificio per la ricettività. I lavori

¹¹⁸ Archivio Storico del Comune di Gressio

vennero iniziati il 18 agosto 1966 dopo il nulla osta del Comune del 27 luglio 1966. A questa concessione venne persino allegato un suggerimento stilistico: secondo il tecnico comunale era meglio far risaltare gli archi del fabbricato con un cordolo di pietra a vista¹¹⁹. Qualche anno più tardi, il 6 ottobre 1972 venne richiesta una variante per la chiusura del progetto della Baita. L'edificio, di modeste dimensioni, veniva utilizzato sia come ristorante che come albergo situato a meno di venti metri dalla partenza degli impianti. Si tratta di un fabbricato di tre piani; al piano terra si trovava il ristorante con ampie vetrate arcate e ai piani superiori le camere unite da un ballatoio che correva su tre dei quattro lati. Il tetto, poco inclinato e a due falde, permette di ricavare un ulteriore piano che va a formare una piccola mansarda. Ad eccezione del piano terra, il complesso è interamente rivestito in legno scuro andando a dare un'impronta stilistica, conforme ai canoni tipici dell'ambito alpino. A est dell'immobile si trova un altro basso fabbricato di un solo piano adibito a magazzino e ricovero dei vecchi mezzi battipista. Si nota attualmente che in questa parte del complesso era prevista una sopraelevazione mai realizzata.

Iniziò la costruzione degli skilift Aquila¹²⁰ e Castori, rispettivamente il 31 agosto e il 31 ottobre del 1966. Con la conclusione delle opere nel dicembre dello stesso anno così ne fu possibile l'uso per la imminente stagione invernale. Questi nuovi impianti avevano ricevuto denominazioni particolari, come lo skilift della Marmotta sud, del Cervo o dello Sciattolo, ma nella totalità andavano a creare una portata oraria di 1500 persone. Nel 1967 si giunse alla realizzazione del più grande progetto ideato dell'ingegner Pietrafraccia: la cestovia. Questo impianto era composto da cabine biposto a morsa fissa e venne realizzato dalla Teletrasporti Genova, lungo circa un chilometro e mezzo per un dislivello di oltre 400 metri, dato che dal colle raggiungeva la cima del monte Berlino (1888 m.s.l.m.). La stazione di partenza, a pochi metri dalla Baita dei Castori, è un fabbricato con tetto a due falde che possedeva al suo interno la stazione motrice e tenditrice dell'impianto, oltre ad una eventuale biglietteria e locali tecnici volti al funzionamento dell'impianto. La stazione di arrivo, posta sulla sommità del monte, è un edificio mai concluso e di tre piani, il quale conteneva la puleggia di rinvio con il relativo piano di sbarco dell'impianto e una mai realizzata baita con una vista mozzafiato sulle Alpi Marittime e sul Mar Ligure. Problemi burocratici mai meglio definiti fecero sì che l'impianto non entrò mai effettivamente in funzione. La società, dopo qualche anno di tentennamento, ha iniziato a realizzare un progetto che consente non solo una rivalutazione turistica del centro di Gressio, ma anche la costruzione di nuovi fabbricati che richiedevano uso di manodopera locale.

Al contempo, non solo l'ingegner Pietrafraccia stava operando in quella zona, ma anche un'altra società stava mettendo le mani sulle future piste del colle di Casotto. La società in questione è la Valcasotto s.p.a., esistente almeno dal 1968, che, come amministratore delegato, aveva Gino Stefano Conrotto e come presidente il dott. Giacinto Baldracco (parente di Franco proprietario di Valcasotto). La Società, con riunione del 23 febbraio 1968, volle acquistare terreno nei pressi della proprietà "Le Querce" così da poter trasformare appezzamenti di terreno in zone turistico alberghiere. È il 19 aprile 1968 quando si vendettero i primi appezzamenti di terreni e i diritti immobiliari su beni in territorio del Comune di Gressio. Sono presenti i signori Franco Baldracco e la moglie Carmen Fassini, gli stessi che qualche anno prima avevano raggiunto il compromesso con l'ingegnere. Lui, proprietario della tenuta di Valcasotto, aveva già venduto cinque ettari alla società Le Querce s.p.a. (rogito notarile del 10 agosto 1965). Alla nuova società interessata i coniugi vendettero e trasferirono alla Valcasotto s.p.a. i terreni per un prezzo di 85.000.000 Lire. Questi terreni erano adiacenti a quelli occupati dalla società di Pietrafraccia, ma posti sul versante nord dove attualmente si sviluppa tutto il comparto sciistico della stazione.

¹¹⁹ Dal volume di Delle Valle C. (2008), *La Valle dei Castori, storia di un'importante occasione turistica mancata*, Nuova Aurora Edizioni, pag. 28

¹²⁰ Lo skilift dell'Aquila si trovava dove attualmente è collocata la seggiovia Berlino, realizzata solo nel 1991.

3.5.4. ANNI SETTANTA – LO SVILUPPO DI JARETTI E MANOLINO

Gli anni Settanta iniziarono con poche novità, dato che lo sviluppo immobiliare e degli impianti a fune era piuttosto bloccato. Tutto iniziò a prendere una direzione molto più dinamica a partire dalla fine di questo decennio quando, nel 1977, vennero realizzati i primi impianti sulla parete nord del monte Berlino e si iniziò a costruire sul versante sud del Bric Mindino.

Alle due società già esistenti se ne aggiunse una terza, più orientata alla questione immobiliare. La “Garessio La Sapea” s.p.a. venne costituita il 10 novembre 1977 con registrazione ad Alba in piazza Savona, n°8, amministrata dal geometra Carlo Pelisseri, anch'esso di Alba, e il geometra Giuseppe Manolino, di Sanremo.

Dai quotidiani dell'epoca si intende che per qualche anno, nonostante inverni favorevoli, gli impianti non abbiano funzionato per colpa di divergenze tra le società già esistenti. Un articolo de “La Stampa” del 13 gennaio 1977¹²¹ afferma che *“la mediazione del Comune di Garessio ha consentito di restituire al turismo invernale un centro di primaria importanza: la Valle dei Castori è infatti oggetto di una vertenza tra due società, “Le Querce” e “Val Casotto”, che si trascina ormai da anni”*. La controversia tra le due società non ha aiutato lo sviluppo andando a rallentare tutto il procedimento di sviluppo sciistico e immobiliare.

Per quanto riguarda il tema degli impianti a fune la società “Le Querce” iniziò ad avere qualche problema legato ai permessi di gestione degli skilift. Infatti, con una lettera del 8 maggio del 1978 il sindaco del Comune di Garessio, eseguendo un'ordinanza dall'Assessorato alla viabilità e trasporti della Regione Piemonte, dispone della chiusura immediata dello skilift dei Castori e del Cervo. Il primo riuscì ad avere una proroga della scadenza della concessione fino al 15 novembre 1978, tramite dei lavori di rifacimento che ridussero di trenta metri l'arrivo¹²² per rimanere nei confini di proprietà della società. D'altro canto, la società “Valcasotto” s.p.a. era appena partita con i lavori di realizzazione di nuovi impianti sul versante nord del monte Berlino. È in questo periodo che venne definita la disposizione degli impianti che ancora oggi si vede, infatti vennero realizzate le scivie Campetto, Praietto, Giassetti e Berlino. Vennero tutti realizzati dalla ditta Leitner di Vipiteno tra il 1977 e 1979¹²³ e, in particolare, gli skilift Giassetti e Berlino vennero costruiti ipotizzando un eventuale raddoppio della linea da realizzarsi successivamente¹²⁴. Lo skilift Berlino andava a sostituire un precedente skilift denominato “Aquila”, e rappresentava l'ossatura principale della stazione, dato che raggiungeva la cima del monte omonimo, a pochi metri dalla stazione di arrivo della cestovia mai entrata in funzione.

Invece, sul tema immobiliare, la stazione era in procinto di realizzare un grande complesso di notevole importanza.

Un primo edificio ad uso commerciale venne realizzato sulla sommità del colle, il bar ristorante Gallo di Monte. Questo edificio, realizzato nella metà degli anni Settanta, venne progettato dal geometra Giuseppe Manolino per conto del signor Baldracco. Si tratta di un edificio tipico di montagna, con il tetto a due falde e un rivestimento in legno al primo piano. Questo ristorante è tutt'ora attivo e negli ultimi anni ha ricevuto alcuni lavori di manutenzione che hanno ripristinato l'aspetto rustico del locale. L'edificio, come la Baita dei Castori, rispecchia i canoni allora ritenuti tipici di un edificio di montagna, andando a mantenere caratteri stilistici e materiali ritenuti idonei per il luogo.

Invece, sono diversi gli edifici che si sarebbero realizzati a partire dalla fine degli anni Settanta. Furono l'architetto Sergio Jaretti e l'impresa del geom. Manolino a costruire i primi complessi di appartamenti da

¹²¹ Archivio La Stampa – articolo del 13 gennaio 1977

¹²² Dai progetti rinvenuti in Comune si vede che la stazione di arrivo era adibita al rinvio e al tensionamento; dunque, la stazione motrice era a valle dell'impianto.

¹²³ Le date e le caratteristiche degli impianti a fune provengono dalle ricerche di Mario Aimar.

¹²⁴ Fare riferimento al capitolo 3.2.5 di Artesina.

poter vendere ai frequentatori del posto. L'architetto Jaretti, torinese di nascita, lavorò con l'architetto Elio Luzi per oltre una ventina di anni fino a quando nel 1974 decise di proseguire indipendentemente la propria attività. In quegli anni vennero progettate le opere più famose dello studio, come il palazzo dell'Obelisco, le torri Pitagora e la torre Mirafiori. Tutti questi interventi vennero portati a termine grazie al sodalizio che lo studio aveva con l'impresa Manolino, azienda che operava nel settore edile.

I Manolino erano una famiglia che viveva in zona garessina; dunque, fu per questo motivo che portarono l'architetto e il suo studio (all'epoca già diviso dell'architetto Luzi) nella zona del colle di Casotto. Grazie ad un incontro con l'architetto Gianluca Cosmacini, collaboratore dell'architetto Jaretti, e una telefonata con la figlia, l'architetta Donata Jaretti, è stato possibile ricostruire il percorso che la stazione ha avuto dalla sua ideazione fino al suo compimento. All'interno del Castello del Valentino, sede del Politecnico, è conservato l'intero archivio donato dalla famiglia in seguito alla scomparsa dell'architetto avvenuta nel gennaio 2017, e al suo interno sono numerosi i faldoni che riguardano l'operazione di Valcasotto.

Si comprende fin da subito che non fu un progetto singolo, non comunicante con il resto, ma un progetto che teneva conto di tutto, ben focalizzato ad essere unitario e con una base progettuale e di ricerca ben solida. Lo testimoniano i numerosi anni di ricerche, i sopralluoghi, i materiali raccolti e le fotografie scattate da parte di Jaretti e i suoi collaboratori. Questo lavoro di ricerca si concluse nella pubblicazione del volume *"Valcasotto Progettazione multidisciplinare di un insediamento integrato per il turismo, il tempo libero e le attività agricole"*¹²⁵.

Il grande lavoro di analisi si focalizzò non solo in ambito urbanistico e architettonico, ma anche su eventuali sviluppi sciistici. Nel documento "osservazioni al PRG di Garessio, relazione sugli impianti sciistici"¹²⁶ redatto per la Società Agricola Castello di Casotto e la società Valcasotto (amministratori geom. Manolino e geom. Pellisseri) si articola in tre fasi lo sviluppo della parte sciistica. La prima fase, che era già in attuazione, prevedeva il completamento dei quattro impianti in località Colle di Valcasotto, andando a formare una capacità di 3000 persone all'ora. La seconda fase prevedeva il collegamento di questi impianti con quelli in progetto nella valle di Perabruna, valle posta sul retro del monte Berlino. Si ipotizzava una seggiovia in due tronchi con la partenza dal colle di Casotto (1381 metri) fino al colle di Cima Praietto (1921 metri)¹²⁷. Con questi impianti si sarebbe arrivati ad una capacità complessiva di 6120 persone all'ora. La terza e ultima fase prevedeva il collegamento del complesso di sei impianti "Garessio – Antoroto" con le altre stazioni vicine come St. Grée e Prato Nevoso. Per la prima si ipotizza una telecabina ad aggancio automatico con partenza dal colle di Casotto fino alla cima del Mindino (1879 metri). La grande problematica di questo collegamento sarebbe stata nell'esposizione continua al sole, dunque una quasi totale impossibilità ad usare le piste, e la lunghezza dell'impianto. Infatti, sarebbe stata di 2500 metri con una portata di 1600 persone all'ora, dunque piuttosto dispendioso da realizzare. Invece, per il collegamento con Prato Nevoso, si prevedeva l'utilizzo di sole tre sciovie. Questo sarebbe risultato assai complesso e molto rischioso, dato che per raggiungere la località in val Maudagna si sarebbe dovuto scendere a quote piuttosto basse nella valle di mezzo, la val Corsaglia.

Sul fronte immobiliare, invece, viene redatta una *"relazione urbanistica, osservazioni al p.r.g. di Garessio"* con l'obiettivo di mostrare iniziative tra loro congruenti. Tra queste si annovera la conservazione e l'arricchimento del patrimonio naturale, la creazione di habitat favorevole allo sviluppo di fauna, la promozione di attività agricole, la creazione di attività di artigianato e, infine, la creazione di un complesso

¹²⁵ Calderini E., Jaretti S., Manolino S., Maspoli G., Treves L. (a cura di), *Valcasotto Progettazione multidisciplinare di un insediamento integrato per il turismo, il tempo libero e le attività agricole*, La Grafica Nuova, Torino

¹²⁶ Tutti i documenti inerenti alla realizzazione del complesso degli anni Settanta fanno parte del fondo di Sergio Jaretti (Valcasotto), conservato nel Politecnico di Torino presso il castello del Valentino.

¹²⁷ L'impianto in due tronchi non verrà mai realizzato, in compenso, come verrà esplicitato in seguito, verrà installato nello stesso tracciato lo skilift in curva Mussiglione.

articolato di strutture per tempo libero. È da questo ultimo punto che nasce il concetto “*città della domenica*”. Questa “città” è idealmente tutta l’area dove si andrà a sviluppare la Valcasotto dello sci e del turismo culturale. Si articola su una superficie di 130 ettari a ridosso del torrente Casotto, il quale andrà vincolato a zona a verde. Vengono previste attrezzature all’aperto e al chiuso, un lago artificiale con varie funzioni, un parco divertimenti, i servizi di ristoro, gli impianti sciistici prima descritti e parcheggi. La “*città della domenica*” ha due funzioni: realizzare attrezzature per il tempo libero sia con strutture esistenti che nuove e organizzare e coordinare tutte le iniziative presenti nel comprensorio e l’eventuale collegamento con altre attività esterne ad esso.

Si ipotizzano attrezzature alberghiere, para alberghiere e residenziali, due camping in zona Gias del Roccassone e uno in zona caschine La Grangia. Avendo a disposizione il castello di Valcasotto, l’obiettivo è di ristrutturarlo e sfruttarlo sotto il punto di vista turistico ed enogastronomico, dato che l’intenzione era di inserire un museo della Resistenza locale e riutilizzando gli spazi interni per l’allestimento di sale convegni e un ristorante nell’antica cucina. Invece, il parco divertimenti doveva comprendere un lago artificiale di 300 metri tra il castello e il colle, usato non solo per scopo turistico, ma anche per usi agricoli e ittici. Attorno ad esso vennero previsti giochi per bambini, uno zoo con specie animali atte a quel clima e locali per area ristoro e ballo all’aperto.



Figura GVC.2: Vista assonometrica del progetto planivolumetrico – architetto Sergio Jaretti con disegno dell’architetto Gianluca Cosmacini, datato 10 maggio 1978
Politecnico di Torino – fondo architetto Sergio Jaretti, Valcasotto

Una particolare attenzione si ha anche verso il tipo di clientela che si vuole attirare: Gressio è una stazione di medie dimensioni, con un certo tipo di controllabilità nel processo di promozione, costruzione e commercializzazione. La clientela viene descritta come *“prevalentemente di medio ceto, di origine ligure e piemontese, con capacità economica non elevatissima”*. Orientandosi su questo target si riuscirà a creare una qualità ambientale appetibile per famiglie, giovani e per coloro che non cercano luoghi “status symbol” come località valdostane o francesi.

Le strutture ricettive che si andranno a creare verranno collocate prevalentemente sul colle, con l’inserimento di alberghi e appartamenti a rotazione. Ci sarà un hotel di categoria medio-superiore, con bar e attrazioni come piscina, cinema, discoteca e aree comuni, con un self-service e un ristorante tradizionale di appoggio. La costruzione di questo albergo porterebbe la richiesta di posti letto 10% di tutti i letti presenti a Valcasotto.

L’aspetto chiave di questo mastodontico progetto si ritrova nella progettazione urbanistica e architettonica del complesso del colle. Quello che Jaretti e i suoi collaboratori progettano è una grande città posta sul versante sud del monte Mindino, con palazzi disposti in linea costruiti a varie quote, tutti comunicanti tra loro. Come si nota nella figura GVC.2, il progetto immaginava la costruzione di una spina centrale che andava, su vari livelli, a collegarsi con i restanti blocchi di palazzi. Sia a destra che a sinistra della spina dei servizi sono presenti quattro blocchi di palazzi, composti da due condomini ciascuno, ad eccezione dell’ultimo ad ovest che ne presenta tre. Nella parte ad est, rivolta verso il centro di Gressio, sono previsti due campi da tennis e la piscina coperta.

Nella progettazione non venne tralasciata la questione della viabilità: lo studio di Jaretti prevedeva una strada che dal colle partiva in direzione del Mindino, ovvero quella che ancora oggi è utilizzata. La particolarità sta nel fatto che ogni arteria è diretta agli ingressi delle autorimesse, le quali sono tutte connesse e permettono di collegarsi alla spina centrale. Quest’ultima al suo interno ha una strada coperta che in maniera perpendicolare alle curve di livello raggiunge il punto più alto del centro, uscendo con una strada scoperta che si torna al bivio del colle. Questo permetteva di avere strade interne ed esterne prevalentemente a senso unico. Anche sul fronte pedonale venne fatta attenzione: come scritto in precedenza, il complesso avrebbe dovuto avere una totale connessione, dunque internamente erano immaginati percorsi pedonali che da valle a monte collegavano gli alloggi alla spina dei servizi.

I singoli condomini vennero progettati in maniera piuttosto funzionale e formalmente simili tra loro. Erano tutti sviluppati su tre piani fuori terra con la copertura orizzontale. I balconi a ballatoio erano tutti orientati verso sud, così da poter offrire un’ottima illuminazione per tutta la giornata, mentre le autorimesse interrato erano poste contro il monte, ovvero verso nord.

L’elemento centrale di questa idea si trova nella spina centrale. Essa si sarebbe disposta in maniera perpendicolare alle curve di livello con una divisione sa metà sul lato lungo. Un lato avrebbe ospitato la strada coperta che dal punto più a valle avrebbe connesso tutti i condomini per poi terminare in una rampa in direzione dell’uscita. Invece, sull’altro lato si sarebbero inseriti tutti i servizi collettivi, come albergo, ristoranti ed esercizi commerciali. Questa parte edificata si sarebbe divisa in ulteriori sotto blocchi, in base alla pendenza del terreno, ottenendo così dei terrazzi sulla copertura del blocco più basso.

Nella parte a valle della spina centrale si sarebbe trovato un enorme ingresso coperto a sbalzo che permetteva il carico e scarico dei passeggeri al coperto. Come raffigurato dalle sezioni, questo elegante sbalzo avrebbe avuto nella parte più alta la stazione di una cabinovia ad ammorsamento automatico. Questo impianto avrebbe collegato il complesso abitativo con il resto del comprensorio sciistico, consentendo ai residenti di non uscire al freddo dai loro appartamenti ma, percorrendo dei percorsi al

coperto, avrebbero comodamente raggiunto la partenza di questo impianto per poi iniziare direttamente le loro sci.

Un altro elemento tralasciato e poco approfondito è un condominio posto direttamente sulla strada provinciale in direzione valle di Casotto. Questo edificio ha la particolarità di avere 12 piani fuori terra; dunque, la altezza avrebbe di poco superato i 50 metri. Non si sa per quale motivo i progettisti decisero di inserire questo elemento chiaramente fuori contesto e poco legato al resto del comprensorio, ma ciò che è certo è che l'idea in questo caso rimase sulla carta. Nella zona in cui sarebbe sorto, a ridosso della strada, si notano dei contrafforti in cemento armato: l'ipotesi è che dei movimenti terra e rinforzi per una eventuale realizzazione siano stati fatti, ma successivamente abbandonati.



Figura GVC.3: Fotografia non datata del plastico in versione autunnale
Politecnico di Torino – fondo architetto Sergio Jaretti, Valcasotto

Di questo immenso progetto venne realizzato persino un plastico (figura GVC.3) che per anni rimase nella hall dei condomini a valle. Purtroppo, però di questo plastico si sono perse le tracce, ma nell'archivio dell'architetto sono sopravvissute numerose foto in versione estiva e invernale.

Alcuni elementi non vennero disegnati su carta ma vennero aggiunti solo nel plastico, come un impianto che doveva partire a poca distanza dalla statale in direzione Valcasotto per arrivare a poca distanza dal condominio più a monte. Questo impianto sarebbe stato di fondamentale importanza perché avrebbe permesso al termine di una giornata di sci agli sciatori di poter ritornare alle loro case direttamente con gli sci ai piedi, neve permettendo. Infatti, si ipotizzò una pista che nella parte ovest partiva dal condominio

a monte e continuava in direzione della sommità del colle. Per poter attraversare la statale Jaretti e il suo studio hanno previsto un ponte di almeno una cinquantina di metri che avrebbe messo in comunicazione l'area residenziale con il resto del comprensorio. Questo elemento mette ancora più in risalto l'idea di dividere la viabilità in automobilistica, pedonale e sciabile.

In una tavola di massima vengono raffigurati insieme lo sviluppo urbano con lo sviluppo sciistico. In questa tavola si identificano altri due nuclei abitativi che si sarebbero dovuti realizzare in seguito a quello prima spiegato. Quest'ultimo viene calcolato come con una dimensione di circa 140.000 metri cubi di edificato, il secondo nucleo, di 180.000 metri cubi per una superficie di 72.000 metri quadri, si sarebbe collocato in un'area a poca distanza dal primo, in direzione Valcasotto¹²⁸, mentre il terzo si sarebbe previsto nei pressi della partenza dello skilift Berlino, una zona mal esposta per un complesso residenziale.

L'ultima e non poco importante componente di questa ricerca è la scelta del colore da proporre per i condomini. Trovandoci in contesto montano ed essendo ad una quota dove il bosco è piuttosto presente, si dovette fare attenzione alla scelta di tonalità che avrebbero permesso al complesso di integrarsi alla perfezione. Lo studio Jaretti promosse la "Ipotesi di simulazione al graficolor nella realizzazione di un complesso ricettivo montano in Piemonte". Questa simulazione aveva come tema l'analisi di possibili relazioni cromatiche tra gli elementi dell'insediamento e la natura del sito.

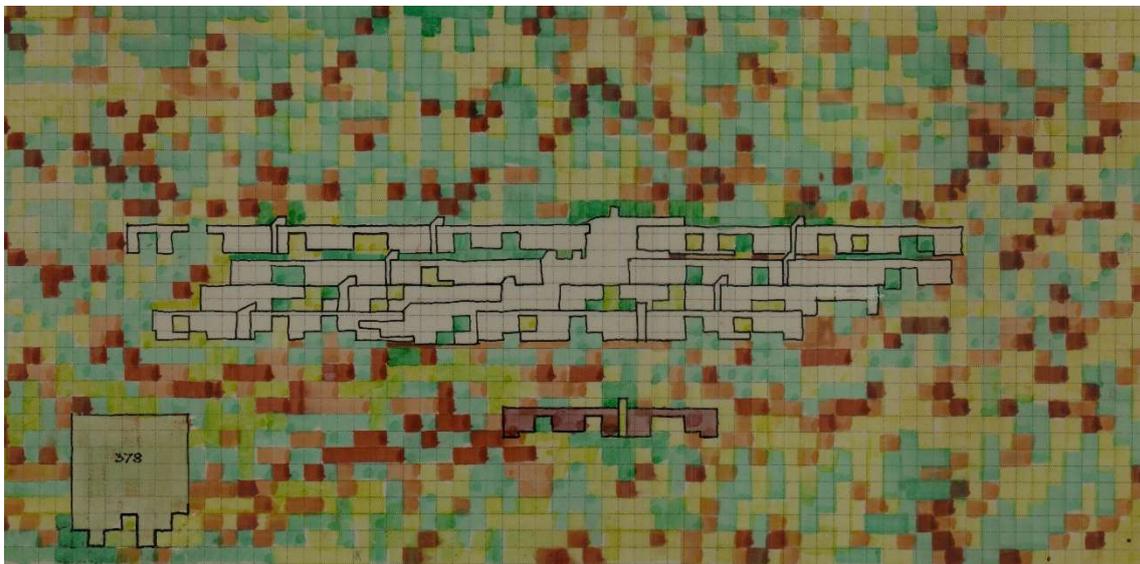


Figura GVC.4: "Valcasotto, schema colori fondale per simulazione al graficolor" datata al 5 febbraio 1979
Politecnico di Torino – fondo architetto Sergio Jaretti, Valcasotto

La tecnica proposta per la sua realizzazione si sviluppava in tre fasi:

1. Scomposizione, ricomposizione e sintesi cromatica del fondale naturale oggetto dell'intervento architettonico a partire da una griglia modulare in cui vengono individuate cinque tonalità di colore.
2. Inserimento sul fondale di elementi architettonici a cui vengono attribuiti valori cromatici appartenenti alla rosa dei cinque scelti per il fondale.
3. Studio combinatorio di alcune variazioni significative nella distribuzione dei valori cromatici sui supporti architettonici.

L'architetto Jaretti descrive il progetto come un "telaio funzionale, con flussi pedonali e veicolari, posizione di servizi e parti residenziale, ecc.... con un disegno architettonico definito esclusivamente dall'orientamento,

¹²⁸ La localizzazione di questo secondo complesso è approssimativamente la stessa di quella dei dodici campi da tennis previsti nel progetto dell'architetto Carlo Caramellino presentato ad inizio anni Novanta e spiegato nel capitolo successivo.

dalla superficie e dall'altezza massima occupabile dagli edifici, definendo in modo preciso e inderogabile il colore, unico per ogni singolo edificio"

Come da programma, per poter assegnare i colori, si è prima partiti con il rilevamento dei toni ambientali molto variegati e cangianti in periodo autunnale, successivamente si sono definiti dei criteri per la predisposizione dei colori nel piano d'insieme, e infine si è passato dalla campionatura dei colori naturali alla campionatura e al controllo di qualità dei materiali da utilizzare. Vennero scelte sette tonalità, derivanti da sette campioni naturali considerati prevalenti nell'ambiente in questione. I colori prelevati in natura vengono tradotti in altrettanti campioni, dopodiché il campione ormai identificabile viene passato alla ditta fornitrice di coloranti che ne fornisce a sua volta un esempio su supporti edilizi. Facendo così si devono scartare tutti i componenti preverniciati data la loro limitatezza. Per i manti di copertura, composti da tegole canadesi bituminose, si scelgono miscele di granuli campionate, mentre gli altri colori dell'edificio vengono conseguentemente adeguati alla tonalità del manto. Si tiene comunque conto del fatto che quanto si fa in fase studio possa poi avere effetti visivi diversi una volta realizzato, dato che la qualità della luce può avere riflessioni ed effetti che alterano il colore. Questo lavoro, eseguito nel febbraio del 1979, permise dunque di giungere ad una tavola in cui ad ogni blocco si assegna un colore specifico facente parte delle tonalità scelte.

Allo stato pratico, la realizzazione del complesso inizia con l'edificazione di due blocchi nella parte più bassa, a circa 25 metri dal bar ristorante Gallo di Monte. Essi sono a firma dell'ingegner Ileana Gilardi per la "Società Agricola Castello di Casotto" s.p.a. del geom. Manolino. Sono leggermente arretrati in confronto alla strada provinciale, rispettando le fasce di rispetto e consentendo di creare dei parcheggi per l'utilizzo degli impianti.

La cubatura di questo complesso è di 5111,18 mc¹²⁹, con una superficie coperta di oltre 550 mq e con una altezza di 9,20 metri misurati da piano di campagna a intradosso del solaio di copertura. Si tratta di due palazzi di quattro piani fuori terra di cui tre destinati ad appartamenti, i quali sono di dimensioni che vanno dai 20 a 50 mq, da 2 a 6 posti letto. Nella relazione allegata al progetto si specifica anche che *"la ridotta superficie di ogni unità ha comportato uno studio particolare sia gli aspetti tecnico costruttivi che dell'arredo stesso degli alloggi che viene ad essere incorporato in buona parte nella costruzione stessa dell'edificio"*.

Il corpo di fabbrica è piegato in due segmenti con un punto di giunzione nel quale sono stati inseriti vani scala e ascensore, con una copertura triangolare in vetro. Questa piegatura è tale per seguire l'andamento del terreno ed evitare di alterare ulteriormente i profili dell'area interessata dalla costruzione. La copertura ad unica falda è prevista in alluminio di colore bruno, compresa la parte di autorimessa eccedente a monte il perimetro dell'edificio.

Le strutture portanti sono interamente in calcestruzzo armato a vista e tutti i pilastri saranno a sezione circolare andando a creare delle logge sul prospetto sud. Nella relazione vengono altresì specificate le caratteristiche dei materiali da utilizzare come le pareti di chiusura tra i vari terrazzi che dovranno essere costituite da serramento panoramico in legno Douglas verniciato al poliestere con vetri doppi a camera d'aria. Stessa tipologia di legno massello deve essere utilizzata per le ringhiere dei ballatoi.

Successivamente vengono costruiti i sette condomini a monte, i quale costituiscono il primo blocco ad est e ovest della spina raffigurati all'interno della planimetria di massima. Per l'edificazione viene presentata la pratica edilizia con successiva approvazione della licenza nel dicembre del 1977 per tutti e sette i condomini. A differenza da come si vede nei prospetti e nel plastico, questi condomini mantengono sempre i tre piani fuori terra, ma all'ultimo viene aggiunto un soppalco: con questa modifica

¹²⁹ "Relazione tecnica illustrativa" allegata a progetto di fabbricato a 3 p.f.t. di civile abitazione dell'architetto Jaretti, Archivio storico del Comune di Garesio.

la copertura non fu più piatta ma assunse una lieve pendenza. Dunque, gli appartamenti all'ultimo piano potevano essere venduti con una superficie calpestabile più alta e con la possibilità di avere una camera da letto con una vetrata unica rivolta verso le montagne.

Per ultimo venne realizzato l'edificio punto cardine del comprensorio: la spina centrale. Assunse il nome di condominio Larice, e di quanto progettato e realizzato nel plastico rimase ben poco. L'architetto Jaretti redige un progetto datato 24 maggio 1980 per conto della Valcasotto s.p.a., amministrata dal signor Carlo Pelisseri, con lavori eseguiti dall'impresa Manolino. Jaretti progetta un lungo edificio con la parte interrata dedicata a parcheggi, primo piano rialzato con funzioni commerciali da un lato e residenziali dall'altro, secondo e terzo piano unicamente destinati ad appartamenti. Dalle planimetrie si vede come quasi tutti gli alloggi erano monocalci con terrazzo, solamente quelli del terzo piano dispongono di un soppalco sovrastato da una finestra a cupolotto, elemento che si ritrova nei blocchi già realizzati. La copertura è curva, permettendo lo sviluppo dei soppalchi agli ultimi piani. L'edificio si presenta come un lungo blocco posto perpendicolare alle curve di livello con, da entrambi i lati, balconi a ballatoio con divisioni per ogni alloggio. Nonostante non si siano trovate foto del condominio in funzione, sono state numerose le testimonianze che annoveravano questo edificio come il centro e fulcro dell'intero comprensorio, ricordandolo spesso come punto di ritrovo per tutta la comunità in vacanza.

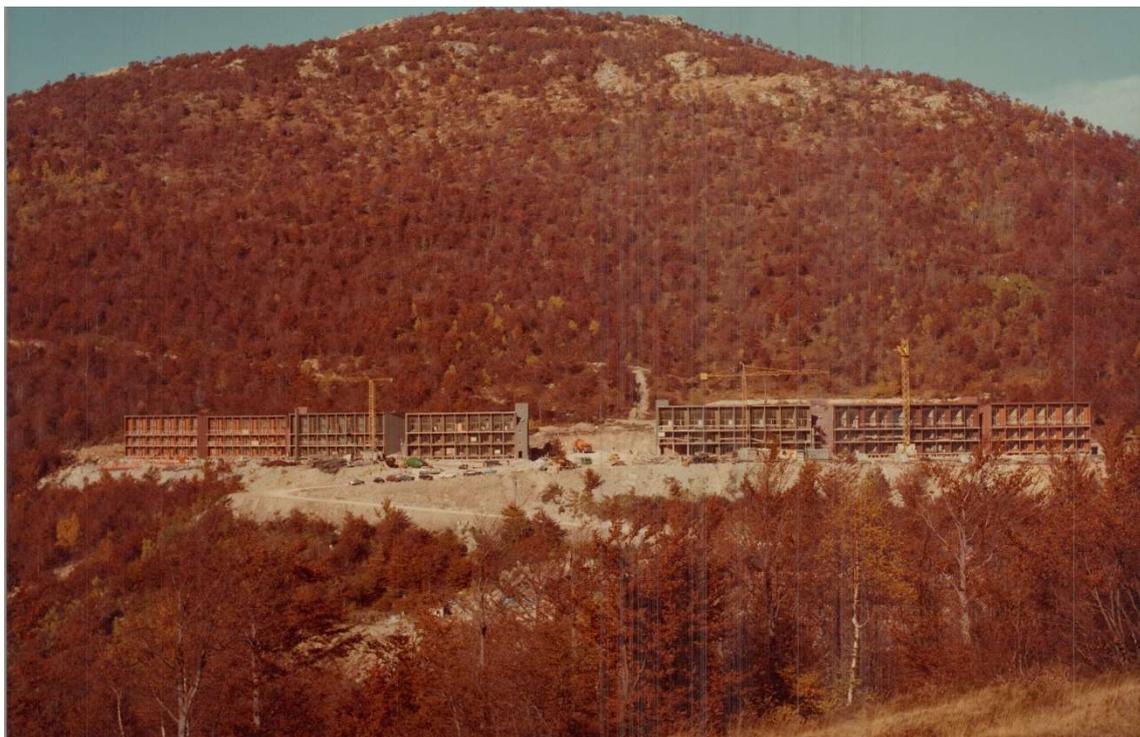


Figura GVC.5: Fotografia raffigurante i condomini sul versante sud del Mindino in fase di costruzione. Si vede al centro la mancanza del condominio Larice, realizzato successivamente.

Politecnico di Torino – fondo architetto Sergio Jaretti, Valcasotto

Di un altro edificio, sempre realizzato dallo studio di Jaretti, non si conosce la data di realizzazione, ma è ipotizzabile sia coevo ai precedenti descritti. Si tratta di un fabbricato a un piano fuori terra posto nei pressi della partenza delle piste, che ospita la biglietteria, il noleggi sci, un self-service, l'infermeria e al tempo persino una discoteca. Questo edificio rettangolare riprende stilisticamente i condomini tramite l'utilizzo di cupolotti alle pareti per una migliore illuminazione. Attualmente si trova in uno stato che necessita una pesante manutenzione, soprattutto perché buona parte delle cupole in plastica sono andate distrutte e non sostituite.

Della lunga spina che avrebbe unito i vari blocchi non si avrà alcuna realizzazione, poiché troppo dispendiosa. Così come i restanti condomini da costruirsi a monte di essi, anche loro non vedranno mai luce se non su carta. Non sono note le reali motivazioni dell'interruzione del progetto, ma si può presupporre che la somma tra i continui conflitti tra le varie società, i primi e rari inverni con scarse precipitazioni e l'enorme costo dell'opera completa, fecero sì che i gestori delle società ridimensionarono il progetto e si accontentarono di vendere gli immobili realizzati e di far funzionare i servizi nel nuovo complesso residenziale.

Si può dunque considerare che il concetto di "*città della domenica*" venne in parte attuato, almeno per quanto riguarda la componente immobiliare e sciistica. Quello che si volle provare a realizzare non è nient'altro che l'esempio più lampante di stazione "ski total", dove tutti i servizi sono a disposizione del turista come se si trovasse in una città a tutti gli effetti.

3.5.5. ANNI OTTANTA E NOVANTA – LA GESTIONE FERROVIE TORINO NORD

Il nuovo decennio inizia con la sospensione del progetto di Jaretti e i nuovi impianti installati qualche anno prima. Ma la gestione dei due “comprensori” continua ad essere separata. Infatti, la gestione di Pietrafraccia continuava imperterrita a pochi metri dalle altre società.

Il progetto di ampliamento della baita dei Castori, ovvero quella parte a sud ovest che oggi presenta solo i ferri di ripresa senza ulteriori aggiunte, non vide mai approvazione, nonostante fosse stato regolarmente presentato. Il sindaco, secondo quanto riportato nel volume *“La Valle dei Castori, storia di un’importante occasione turistica mancata”*, si era professato disponibile ad offrire edificabilità, sebbene alla società Le Querce non venne mai accordata. A questa beffa si aggiunse che, come descritto nel capitolo precedente, alla società Valcasotto venne data la possibilità di edificare oltre 50.000 metri cubi per la realizzazione delle nuove residenze. Questo tipo di operazioni non favorirono in alcun modo un eventuale sviluppo ed interesse negli investimenti da parte dell’ingegner Pietrafraccia.

Un altro grave danno alla società dell’armatore genovese avvenne il 17 luglio 1982. L’atto di vendita dei terreni, stipulato 16 anni prima, venne ritenuto nullo in quanto faceva riferimento a un’area demaniale adibita ad uso civico, dunque invendibile per legge¹³⁰. Nonostante la società avesse portato a compimento gli obblighi previsti nell’atto notarile del 1966 si vide costretta a restituire l’area con tutte le opere fino ad allora edificate ed apportate, per un valore di circa due miliardi di Lire.

Un anno più tardi, il 20 luglio 1983, il Comune di Garessio adotta un nuovo piano regolatore. I progettisti di questo piano è la cooperativa “Architetti e ingegneri di Reggio Emilia”, con consulenza del dott. S. Ghilardi, dott. C. Crotti e dott. G. Galliano. Il nuovo piano, nella tavola 1a del territorio comunale, divide la zona del colle in due aree: una grande porzione in direzione di Pamparato, comprendente l’area realizzata da Jaretti e Manolino, viene inclusa nello strumento urbanistico esecutivo 1, mentre un’area più contenuta compresa tra gli edifici residenziali e la Baita dei castori, viene denominata S.U.E. 2. Questa divisione di aree getterà la base del progetto che da lì a qualche anno avrebbe preso piede nella stazione sciistica.

Sempre all’interno del piano regolatore era presente la tavola 2 “dominio sciabile”. Tale area viene divisa in sotto aree:

- Area A: in questa vengono inclusi gli impianti della società Valcasotto, con l’aggiunta di due impianti che sarebbero arrivati nei pressi del monte Praietto.
- Area B: qua si raggruppano tutti gli impianti che andranno a svilupparsi sul Bric Mindino in funzione di un collegamento con la stazione di St. Grée. Dal colle di Casotto, con due impianti, si raggiungerebbe comodamente la cima del Mindino. Da qua, oltre ad un impianto rivolto sulla facciata ovest, altri tre sarebbero in grado di portarsi fino al Bric Nei, ovvero dove arrivavano all’epoca gli impianti di Viola. La grande problematica di questo collegamento stava nell’impossibilità, ad eccezione di enormi nevicate, dell’utilizzo del versante sud del Mindino data la pessima esposizione e nella difficoltà di realizzare piste in quota, dato che tra il Bric Mindino e il Bric Nei c’è un dislivello assai esiguo.
- Area C: si colloca all’interno del vallone di Perabruna, sotto il monte Antoroto, e con cinque impianti avrebbe gettato le basi per un futuro collegamento alle stazioni di San Giacomo di Roburent e Prato Nevoso.

¹³⁰ Dal volume Delle Valle C. (2008), *La Valle dei Castori, storia di un’importante occasione turistica mancata*, Nuova Aurora Edizioni, pag. 27

- Area D: sarebbe la zona degli impianti dell'ingegner Pietrafraccia. Quest'area raffigura al suo interno gli impianti presenti dalla Baita dei castori, con l'aggiunta di un nuovo impianto che a qualche centinaio di metri dalla baita avrebbe raggiunto la cima del monte Berlino, ed un altro che dallo stesso monte sarebbe sceso sulla facciata sud.

Come specificato nell'area A, l'intenzione era di raggiungere un colle posto tra il monte Grosso (2007 mt) e cima Praietto (1943 mt) tramite due impianti. Nel 1984 questo punto venne raggiunto da un unico skilift, il Mussiglione. La sciovia, di oltre un chilometro e mezzo, partiva a poca distanza dalla baita del Roccassone, unico punto ristoro presente sulle piste. La particolarità di questo impianto si trova nel fatto che si tratta di uno skilift in curva: essendo che, per raggiungere la quota di arrivo sarebbe stato impossibile costruire la linea di risalita in linea retta, l'impianto presenta nel suo percorso due pulegge che, a poche centinaia di metri dall'arrivo, deviano il percorso che lo sciatore percorre trasportato del piattello. Invece la linea del ritorno, non potendo essere usata essendo uno skilift, scende diretta alla partenza richiudendo il triangolo che l'impianto forma se visto dall'alto. Questo tipo di skilift veniva usato su quei terreni dove, per motivi di pendenza o conformazione dell'area, fare un unico tronco diretto risultava impossibile. In questo caso, come anche per gli altri impianti, fu la ditta Leitner ad aggiudicarsi le opere e l'autorizzazione all'apertura avvenne il 31 maggio 1984. L'altro grande passo avanti della stazione fu la sostituzione qualche anno più tardi (1991) dello skilift Berlino con la seggiovia omonima, sempre realizzata dalla ditta Leitner. Infine, come riportato dal direttore tecnico della stazione Danilo Armano, Garessio 2000 fu scelta dall'azienda di impianti per testare i primi cannoni sparaneve da posizionare sulle piste in caso di inverni particolarmente secchi. Venne dunque installato tutto l'impianto per il funzionamento con i vari attacchi dei cannoni mobili. Tutt'oggi l'impianto, seppur non più utilizzato, è ancora presente.

Un articolo de "La Stampa" del 19 dicembre 1987¹³¹ afferma che *"da quest'anno vede riunite in un'unica gestione gli Impianti del Colle e della Valle dei Castori"* con un *"circuito delle piste che si snoda per una trentina di chilometri"*. Dunque, in questo punto della storia sono tre le società a gestire l'intera stazione, ovvero la longeva *"Valcasotto s.p.a."*, *"Garessio La Sapea s.r.l."* e la *"Tenuta Agricola Castello di Casotto s.r.l."*. Dalle stesse società nasce l'idea di portare a termine il progetto iniziato durante gli anni Settanta, ma apportando grandi modifiche.

In regola al nuovo piano regolatore, il quale identificava l'area del colle come necessitante di uno strumento urbanistico esecutivo, venne redatto un piano esecutivo convenzionato. Questo piano venne firmato dall'architetto Carlo Caramellino, dello studio T.A.U. (Territorio, Ambiente e Urbanistica) con sede in via Viotti, 1 a Torino. Venne ricevuto in comune il 7 novembre del 1988 ed era composto da 13 tavole raffiguranti varie tematiche del piano, come aree verdi, rete stradale, comparti sciistici e tipologie edilizie da adottare.

Nel verbale di deliberazione del consiglio comunale n°20 del 18 marzo del 1989¹³² si discute dell'approvazione del p.e.c. relativo al comprensorio turistico. Tra i vari punti si trova:

- Progetto urbanistico di insediamento.
Il progetto prevede due nuclei: uno nei pressi del castello di Casotto e uno più moderno in località del Colle. Quest'ultimo dovrà avere collegamenti rapidi e una separazione della viabilità pedonale da quella veicolare, con una previsione di installare una *"monorotaia"*¹³³ per collegare i vari edifici con le piste.

¹³¹ Archivio La Stampa – articolo del 19 dicembre 1987

¹³² Archivio storico del Comune di Garessio

¹³³ L'espressione è virgolettata dato che è riportata nel verbale di deliberazione, ma non è corretta. Probabilmente gli autori facevano riferimento all'utilizzo di un sistema a funicolare utilizzato in molte località per collegare vari punti dello stesso comprensorio. Un esempio molto vicino si trova nella stazione di Sansicario in provincia di Torino.

Viene previsto uno spazio di connotati architettonici diversi tra gli edifici “pubblici” e quelli a servizio dei privati.

- Costruzione edilizia

L'intervento edificatorio nasce su un'area di circa 1.100.000 mq, di cui è destinato all'edificabilità una fascia di circa 400.000 mq. Il piano esecutivo e il piano regolatore comunale prevedono in quest'area un massimo di 2521 alloggi con le rispettive attrezzature complementari.

- Tipo di edilizia

Ci si vuole orientare verso un'architettura moderna che deve permearsi nell'ambiente naturale che la circonda. Devono essere delle architetture di massimo tre piani, fatte di materiali poveri e resistenti, con l'impiego di cemento armato a vista, grandi vetrate e di lamiera preverniciata.

Nel verbale di deliberazione vengono riportati anche alcuni interventi effettuati dai vari consiglieri comunali durante il Consiglio Comunale. Tra questi è da segnalare il discorso del consigliere del Partito Comunista Italiano, Catella Bruno, il quale afferma che si asterrà nella votazione di questo piano per vari motivi. Uno tra questi riguarda il fatto che *“è cambiata la mentalità sugli insediamenti di questo tipo per le conseguenze che ne derivano sia dal punto di vista degli interessi residenti in loco, siano stati più volte disattesi e disillusi mediante mirabolanti progetti edilizi e di crescita che si sono succeduti nelle intenzioni di realizzazione delle attività nella zona”*. Un particolare scetticismo giustificato dalle recenti esperienze marcava questa corrente politica del Comune. A questo si aggiunge un intervento quasi premonitorio sul progetto che si portava avanti: *“chiediamo tuttavia che, come Consiglio Comunale, ci sia dato di controllare l'intervento e l'impatto sull'ambiente e sulle conseguenze che un insediamento di 7000/8000 persone comporterà sulla intera zona ed in particolare sulle risorse idriche disponibili”*. Erano i primi anni in cui la tematica dell'impatto ambientale iniziava a farsi strada, soprattutto in ambiti architettonici e urbanistici. Dunque, un discorso come quello fatto dal consigliere Catella sembra esporre i problemi che una trentina di anni più tardi avrebbero compromesso le economie di moltissime stazioni come Garesio 2000.

Allegato alla delibera del Consiglio Comunale vi è la scrittura privata tra il Comune e le società “Garesio La Sapea” s.r.l., la “Tenuta Agricola Castello di Casotto” s.r.l. e “Valcasotto” s.p.a., tutte e tre con sede in corso Matteotti 21 a Torino. Si stipula che il piano esecutivo andrà a regolare l'assetto urbanistico delle aree costituenti la zona “SUE 1” del piano regolatore e che si farà superficie utile edificabile di 78.500 metri quadri. Di questa superficie, 14.500 metri quadri sono già stati realizzati a seguito degli interventi realizzati dall'architetto Jaretti, mentre i restanti 64.000 metri quadri per un volume di 192.000 metri cubi sarà da realizzare nel presente piano esecutivo convenzionato. Il verde che sarà realizzato, pari a 136.000 metri quadri, sarà successivamente ceduto gratuitamente al comune.

In una lettera che l'architetto Caramellino invia al Comune nel mese di giugno del 1989 fa una stima delle opere da realizzare:

- opere per urbanizzazione delle aree di competenza comunale, composti da collettori delle reti idriche e fognarie, depuratori, parcheggi pubblici e illuminazione degli stessi: 2.202.200.000 lire
- opere per urbanizzazione di competenza del privato, composti da strade veicolari esterne agli edifici e interne, strade pedonali, parcheggi, illuminazione strade e parcheggi, verde consortile: 4.399.428.000 lire
- opere eseguite da privato divise in infrastrutture turistiche (17.031.100.000 lire) e interventi edificatori (60.742.700.000 lire), per un totale di 77.773.800.000 lire.

Il totale che gli operatori privati andranno a spendere sarà di 84.375.428.000 lire. Alle spese elencate in precedenza si devono aggiungere ulteriori costi legati al comparto sciistico. Tra le spese si trova:

- 6.092.100.000 lire per le seggiovie
- 6.770.500.000 lire per le sciovie

- 500.000 lire per monorotaia (intesa come funicolare per collegare gli appartamenti alle piste)
- 3.678.500.000 lire per piste da sci

Il tutto per un totale di 17.031.100.000 lire, che sommato alla componente immobiliare supera i 94 miliardi di Lire.

Nelle norme allegate al piano esecutivo convenzionato, all'articolo 12 si trovano le "norme tipologiche particolari". In questo articolo si prescrive che per l'esecuzione di fabbricati e di opere complementari si dovrà far riferimento al progetto unitario rispettando le indicazioni e lo spirito del piano presentato. Gli edifici dovranno adattarsi e mimetizzarsi nell'ambiente naturale riprendendo le caratteristiche. Anche in questo caso si esalta l'utilizzo del cemento armato a vista, l'intonaco cementizio o plastico, materiali litoidi e in misura minore il legno. Per quanto riguarda le coperture si esplicita il fatto che costituiscono parte integrante e forma volumetrica dell'edificio stesso, oltre a svolgere la loro effettiva funzione riparatoria. Nelle norme si fa riferimento anche al comparto sciistico. Nell'articolo 10 si esplicita che dovranno avvenire interventi di forestazione, miglioramento dei pascoli e delle colture montane, l'inserimento di infrastrutture agroforestali in un rapporto 4 a 1 rispetto agli ettari asserviti per piste e impianti suddetti, il tutto in ottica di mitigazione e miglioramento della qualità ambientale del luogo. Inoltre, viene imperativamente definito che non si può diminuire la superficie forestale attuale, ma si può solo aumentare.

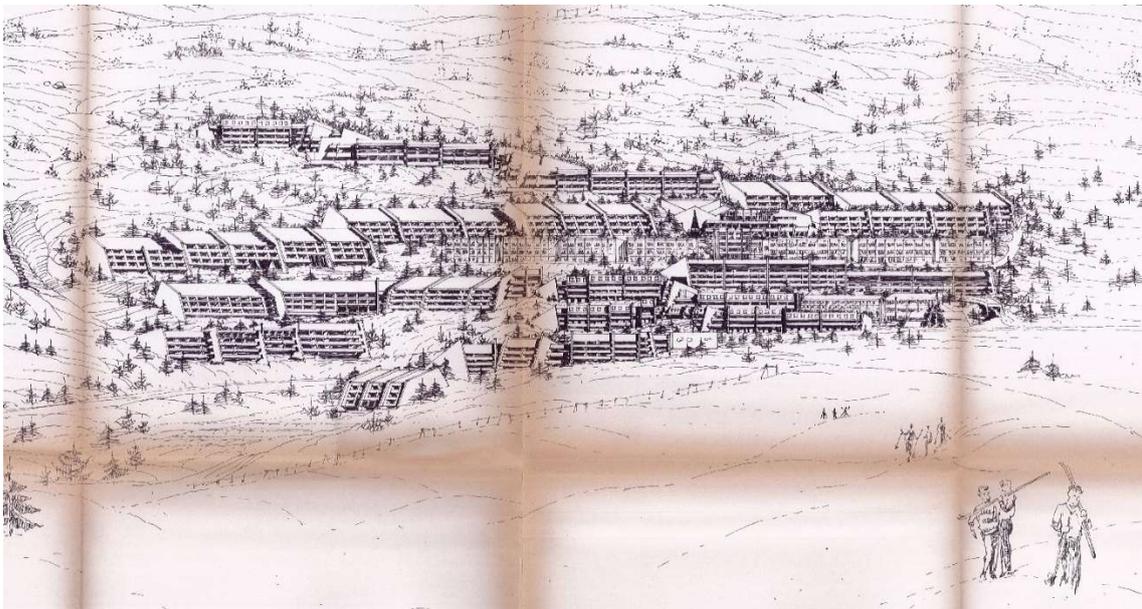


Figura GVC.6: "Prospetto corografico del complesso turistico Valcasotto Garesio 2000." Esisteva anche una versione acquerellata a mano per la commercializzazione dell'intervento posseduta nell'archivio del sig. Armano.

Archivio Storico del Comune di Garesio

All'articolo 11 si fa riferimento alle aree verdi, le quali dovranno essere organizzate all'interno del progetto unitario relativo al piano esecutivo convenzionato. Le aree private consortili, ovvero a ridosso dei condomini, dovranno essere trattate a prato con alberi di medio e alto fusto, con il terreno che si potrà modellare su vari piani a diverse altezze garantendo le aree per la sosta e il gioco. Nelle aree verdi condominiali e consortili sono altresì ammessi gli impianti sportivi, mentre nelle aree forestali è permessa la realizzazione di un campo da golf secondo il parere dell'amministrazione garesina.

Per comprendere bene la grandezza di questo intervento bisogna fare riferimento alla figura GVC.6, raffigurante in un prospetto l'intero complesso che andrà a posizionarsi sul versante sud del Bric Mindino. I nove edifici già costruiti un decennio prima dall'architetto Jaretti e dall'impresa Manolino si intravedono in mezzo ad altri migliaia di appartamenti e sono difficilmente riconoscibili, se non da un tipo di

rappresentazione fatta utilizzando un tratto più leggero. Osservando il rapporto che c'è tra quanto realizzato e quanto si sarebbe dovuto realizzare si nota subito la grandezza e la particolarità di questo intervento.

Secondo l'architetto Caramellino si sarebbero costruiti una quindicina di nuovi edifici, i quali avrebbero seguito uno stile architettonico unitario, ma differente dallo stile degli edifici già esistenti. Gli edifici che progetta l'architetto sono di medio grandi dimensioni, in molti casi composti da più blocchi connessi internamente tra loro, ma tutti di massimo tre o quattro piani. Questi edifici, come nel caso dei precedenti, avrebbero avuto i balconi a ballatoio per tutta la facciata esposta a sud, così da poter avere un orientamento e una illuminazione naturale ottimale. Invece, i prospetti di chiusura a est e ovest dell'edificio erano non finestrati ma composti da muraglioni di cemento armato a vista di forma trapezoidale. Questa componente andava più volte a ripetersi nello stesso edificio in quanto elemento portante dal punto di vista strutturale e caratterizzante dal punto di vista estetico. Il tetto, oltre a seguire questo andamento peculiare, rientrava leggermente andando a ricreare un "tetto racchiuso", tipologia edilizia tipica nelle vallate monregalesi.

La particolarità di questo progetto si ritrova anche nelle planimetrie conservate nell'archivio del Comune di Gressio: molte delle tavole presenti non sono solo progetti preliminari, ma per alcuni fabbricati sono direttamente allo stato esecutivo, pronte per essere realizzate a breve.

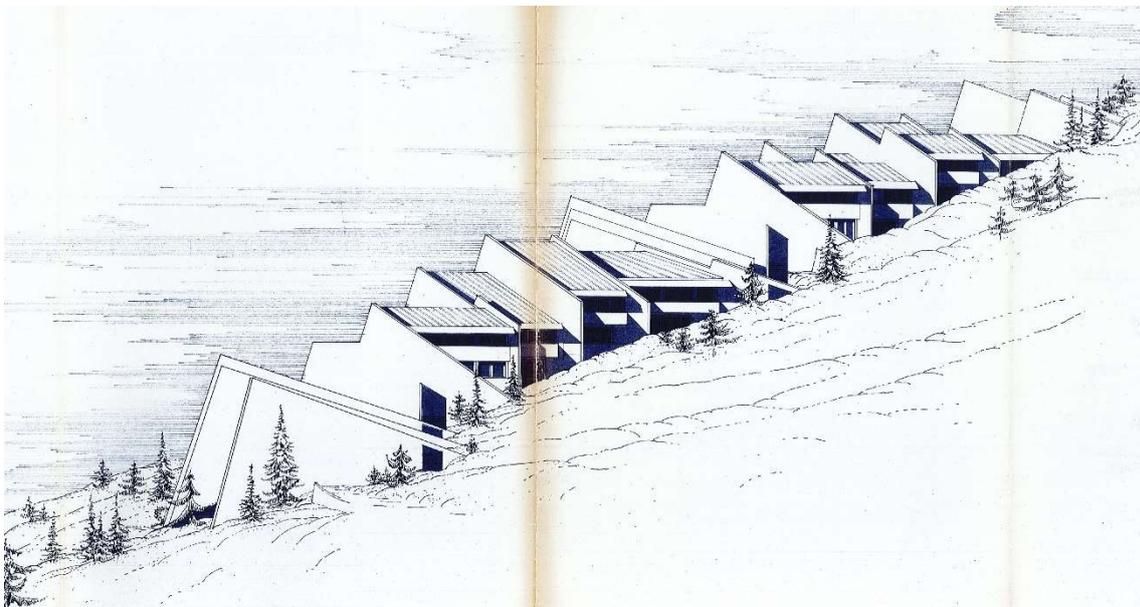


Figura GVC.7: Prospetto ovest del fabbricato 10. I tetti frastagliati del lungo condominio ricordano vagamente le cime dei gruppi rocciosi visibili nel territorio circostante.

Archivio Storico del Comune di Gressio

Il fabbricato 10, il primo ad essere portato allo stato esecutivo, viene presentato sulle tavole come "progetto di edificio alberghiero inserito nel comprensorio turistico Valcasotto Gressio 2000", e vengono datate al 3 maggio 1989. Ed è con la concessione del 26 giugno 1989 che il Comune rilascia alle tre società la possibilità di iniziare la costruzione di questo edificio di grandi dimensioni. A distanza di pochi mesi, il 26 settembre, viene rilasciata anche la concessione edilizia riguardo la costruzione dell'albergo con piscina scoperta e campi da tennis. Assieme ad esso deve essere presentato il progetto dell'impianto di depurazione per l'intero comprensorio di Gressio. La costruzione di questo edificio doveva iniziare entro otto mesi dalla data di stipula della convenzione al 20 ottobre 1989¹³⁴. Il fabbricato 10, ovvero quello di maggiori dimensioni all'interno del progetto, venne iniziato a metà del 1989 e venne

¹³⁴ Lettera del 26 novembre 1990 da parte del Comune alle tre società gestori, Archivio Storico del Comune di Gressio

collocato a monte del condominio Larice. Si trattava di un complesso di massimo quattro piani che avrebbe superato i trecento metri di lunghezza lineare, seppur disposto a vari livelli. Difatti, il fabbricato era composto da tre edifici rivolti a sud posti ad altezze differenti ma collegati tra loro tramite ulteriori blocchi appartamenti esposti ad ovest che andavano a colmare la differenza di quota. Il lungo condominio avrebbe ospitato i corridoi nel lato posto a monte, mentre tutti gli appartamenti sarebbero stati collocati con esposizione sud e ovest, come nel caso dei condomini realizzati poco più a valle. I corridoi avrebbero permesso di collegare l'edificio facendolo diventare un complesso unico.

Tale immobile si trova attualmente in stato di abbandono e mai completato. Vennero realizzati solo i piani terra destinati alle autorimesse e i vari scavi per predisporre i muri di contenimento per i blocchi di giunzione tra un edificio e l'altro. Le autorimesse, in particolare nel blocco a valle, si mostrano come un leggero estratto di come sarebbe dovuti diventare questi condomini, dato che sono ben visibili i muri in cemento armato che avrebbero formato i trapezi e triangoli ben disegnati nella figura GVC.7. Oggigiorno il complesso è pericolante e in un sopralluogo del 30 dicembre 2023 erano ben evidenti i segni di sfondellamento che i solai delle autorimesse presentavano in seguito ad oltre trent'anni di abbandono.

Riguardo all'albergo, ovvero il condominio Larice, una lettera del 28 aprile 1989 a firma della società Valcasotto s.p.a. si fa riferimento al fatto che avrà una capienza media di 300 persone e massima di 426, con 104 camere e servizi. Inoltre, sarà presente la piscina di 25 x 12,50 metri con due campi da tennis scoperti e relativi spogliatoi e gradinate, il tutto trasformabile in pista di pattinaggio per la stagione invernale. Si intende anche agire sul piano forestale con la piantumazione di conifere a contorno del lotto in progetto.

Nel 1990 avvenne un cambio alla guida della stazione: gli azionisti della Valcasotto s.p.a. sono convocati in assemblea straordinaria presso lo studio Rinaldi in Milano, via P. Andreani, 6 il giorno 20 giugno 1990 per incorporare la società Valcasotto s.p.a. nella Ferrovie Torino Nord s.p.a., con sede a Milano in via P. Andreani, 6¹³⁵.

Questa nuova società milanese, nata a Torino, si occupava di trasporto ferroviario con la gestione della ferrovia del Canavese e delle valli di Lanzo. Non è dato sapere come entrarono in contatto con la stazione di Garessio né quali furono i motivi per cui una società operante in tema ferroviario si sia interessata alla gestione di una stazione sciistica nel monregalese.

Tuttavia, per la stazione di Garessio una nuova disavventura avvenne nel mese di dicembre del 1990: come riportato in un articolo del 12 dicembre de "La Stampa"¹³⁶, la notte precedente una violenta esplosione ha divelto il condominio Larice. Le cause si ritrovano in una probabile fuga di gas dalle condutture che, con una scintilla proveniente dall'impianto elettrico, ha causato l'esplosione e il successivo incendio. L'articolo riporta che porte, finestre, mobili e vestiti degli appartamenti vennero sparpagliati all'esterno del complesso in seguito all'esplosione. Una grande fortuna fu che, essendo un lunedì, non era presente nessuna persona all'interno dello stabile. L'unico inquilino, un ragazzo che lavorava per l'azienda che gestiva la stazione, non ha avuto danni, ma fino a poche ore prima gli appartamenti erano occupati dalle famiglie che stavano per far ritorno alle loro case. I danni vennero quantificati attorno ai 3 milioni di euro e l'edificio venne messo sotto sequestro nei giorni successivi all'esplosione, perdendo così la possibilità di far funzionare il complesso per la stagione invernale da poco iniziata e molto ben promettente¹³⁷.

¹³⁵ Dal sito della Gazzetta Ufficiale: <https://urly.it/311tqf>

¹³⁶ Archivio La Stampa – articolo del 12 dicembre 1990

¹³⁷ Un episodio analogo avvenne un mese dopo nella vicina stazione di St. Gréé, dove un incendio colpì il complesso Porta della Neve causandone un piccolo incendio di origine dolosa.

Con estrema prontezza, il 18 aprile 1991 la società F.T.N. s.p.a. fece presentare all'architetto Caramellino la richiesta di conversione del condominio Larice in "residence hotel". Con la concessione edilizia n°5901 del 15 gennaio 1992 vennero permesse le modifiche proposte all'edificio di sette piani con 134 vani utili e 143 accessori. In una lettera che le "Ferrovie Torino Nord" s.p.a. invia al comune chiede di poter fare questa variazione di destinazione d'uso in quanto servirebbe per il dissequestro e la ristrutturazione del condominio. Questi lavori, inoltre, permetterebbero di sfruttare la piscina tutto l'anno integrandola con l'albergo. Era anche chiaro il timore che nella stagione invernale successiva (1991-92) non si sarebbero potuti accogliere turisti in nessuna struttura ricettiva.

L'archivio del Comune possiede i disegni del progetto che l'architetto Caramellino aveva previsto: si trattava di mantenere la stessa struttura del fabbricato esistente, con qualche modifica esterna e alcune nuove distribuzioni interne. I piani superiori, dedicati ad appartamenti mono o bilocali, non vengono modificati in quanto spesso di proprietà privata, mentre è la parte dedicata alla zona di ricreazione e svago a subire una ridistribuzione. Due piani sono così destinati a ospitare il ristorante, il piano bar che si affacciava sul terrazzo rivolto verso le piste da sci, le varie botteghe, gli uffici, la sala giochi, il minimarket e le sale riunioni. L'esterno viene invece modificato con l'inserimento di muraglioni in cemento armato a vista sia a valle che a monte, a richiamo degli edifici che vennero presentati nel S.U.E. 1. Inoltre, tutti i serramenti vengono previsti in alluminio anodizzato con colore testa di moro, mentre la copertura curva è in lamiera preverniciata. Dalla struttura si trova il collegamento con gli spogliatoi per l'accesso in piscina, la quale viene presentata con una copertura in cemento armato, grandi vetrate sui prospetti e cupolotti in plastica per migliorare l'illuminazione interna¹³⁸.

Prima dell'approvazione del progetto, il 9 ottobre 1991 viene rilasciata l'autorizzazione edilizia n°948 a nome di Borgogno Giuseppe, amministratore delegato del condominio Larice, per interventi di manutenzione straordinaria al fabbricato. Esso aveva richiesto di sgomberare le macerie, demolire le parti pericolanti (pareti e solai) e il rifacimento degli stessi per una migliore immagine della struttura.

In un documento del 2 marzo 1992 il progettista spiega che si vuole recuperare la struttura residenziale trasformandola in attività ricettiva alberghiera, riprendendo molti aspetti che aveva già esplicitato nei progetti antecedenti l'incidente. La maggior parte delle pareti perimetrali dell'edificio, costituite da legno e vetro colorate di verde pisello, sono state demolite dallo scoppio, così come i parapetti in legno e vetro dei terrazzi. L'architetto Caramellino così spiega il particolare disegno scelto nel restauro dell'immobile: *"Un solo elemento naturale appare evidentissimo ad una attenta osservazione: lungo la discesa dal Colle a Garesio si staglia contro il cielo con griglie acuminate e denti di forma pressoché triangolare una piccola catena montana di colore grigio chiaro quasi poggiata sulla più bassa vegetazione di faggi betulle e conifere [...] Lo spirito, ed in questo caso anche la forma ed il colore, di queste nostre montagne caratterizzano i nuovi edifici"*. Le forme trapezoidale e triangolari di cemento armato a vista che più volte vengono riprese negli edifici non sono altro che un rimando alle cime dei monti circostanti, sia per le forme che per i colori. Secondo il progettista, dopo aver rimesso in sesto dal punto di vista strutturale l'edificio e aver tamponato le varie mancanze, si procederà a costruire pareti verticali in cemento armato a vista sia sui fianchi, in adiacenza ai fronti di testata a Monte e a valle, sia sui fronti stessi. Inoltre, l'architetto intendeva con delle mascherature di eliminare l'attuale copertura a forma di *"semi cerchio scemo"*. Infine, riguardo la copertura della piscina si menziona il fatto che sarà in telai in cemento armato a vista con parapetti che andranno a costituire fioriere nelle quali saranno inseriti i cespugli di lavanda, erica e piccoli *"pinus mughus"*. Ottenuta la concessione edilizia n°2113 il 15 gennaio 1992 i lavori di ristrutturazione dell'immobile partirono.

¹³⁸ Disegni dell'architetto Carlo Caramellino, Archivio del Comune di Garesio

Sempre sul fronte ambientale, in una lettera non datata a firma dello studio T.A.U., si insinua il fatto che agli edifici esistenti serviva un recupero estetico ambientale per poter dare il via alle operazioni sul colle di Casotto. Un primo intervento, secondo l'architetto, sarebbe il recupero del deposito macchine e mezzi battipista realizzato da Jaretti tramite un miglior inserimento all'interno del paesaggio naturale. Un modo per poterlo attuare è l'inserimento di nuovi ambiti di riforestazione, tra cui attorno a questo complesso polifunzionale.

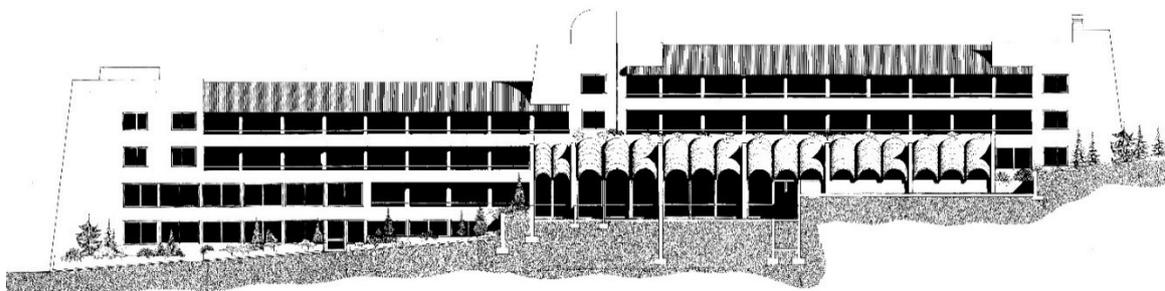


Figura GVC.8: Prospetto ovest del condominio Larice.
Archivio Storico del Comune di Garesio

All'interno del progetto che lo studio T.A.U. e Ferrovie Torino Nord s.p.a. avevano in mente veniva fatto riferimento ad alcune tavole datate 23 giugno 1992, sempre a firma dell'architetto Caramellino, di 12 campi da tennis da realizzarsi a poche centinaia di metri dal complesso residenziale. I lavori vennero iniziati in quell'anno ma, il 30 novembre 1992, gli agenti di Polizia Municipale del Comune accertano che venivano eseguiti lavori in assenza di concessione edilizia da parte delle Ferrovie Torino Nord s.p.a. relativi allo scavo di sbancamento per la futura realizzazione dei campi da tennis e dei fabbricati di servizio. Il controllo avvenne poiché sui terreni interessati era posto il vincolo della legge n°431 del 1985 (conosciuta come Legge Galasso) e il vincolo idrogeologico del Regio Decreto n°3267 del 30/12/1923 e Legge Regionale n°45 del 09/08/1985. Venne quantificato lo scavo con le misure di 240 metri di lunghezza per 35 di larghezza, con l'altezza variabile di 10 metri circa, a formare un volume di 84.000 metri cubi. Erano lavori non inseriti nel PEC approvato con delibera del consiglio comunale n°20 del 18 marzo 1989, dunque non autorizzati. Il 3 dicembre 1992 vennero sospesi i lavori e, pochi giorni dopo, il 7 dicembre arrivò all'ufficio del comune il Decreto del Presidente della Giunta Regionale che autorizza l'azienda Ferrovie Torino Nord s.p.a. a modificare il suolo per la costruzione di 12 campi da tennis con annessi servizi su una superficie di 10.600 metri quadri. Il Comune valuta che vennero realizzate opere dal valore di 74.340.480 Lire senza avere alcuna autorizzazione. Il Comune, avvalendosi di un avvocato, arrivò successivamente alla conclusione che è indubbio la necessità di una concessione edilizia per la quantità di impianti da realizzare e che si dovrebbe sicuramente ricorrere ad una variazione del piano edilizio convenzionato approvato qualche anno prima.

Il 28 settembre 1995, con lettera al Comune, il geom. Marco Castellino, il sig. Vittorio Gollo e Vittorio Contestabile richiesero un parere preventivo in merito alla sistemazione dell'area la quale doveva essere adibita alla costruzione dei 12 campi da tennis. L'area, come scritto nella missiva, è in stato di abbandono dato che sono stati iniziati solo i movimenti di terra e i lavori sono stati bloccati. I signori propongono di risistemare la zona con uno o due campi da tennis, uno o due campi da bocce, panchine e tavoli per pranzi al sacco, un piccolo maneggio ed una struttura per bar ristoro, il tutto con percorsi naturalistici. Purtroppo, anche questa iniziativa non vide mai luce.

La stazione di Garessio subisce un altro duro colpo: il fallimento della società Ferrovie Torino Nord s.p.a. a cavallo tra il 1993 e il 1994. In un articolo de “La Stampa – Liguria” del 18 maggio 1993¹³⁹ si parla dell’arresto dell’amministratore delegato, tale Attilio Repetti, per l’operazione “Mare Verde” a cura della Direzione Investigativa Antimafia. Secondo loro, tra le quattro società indagate e i 36 arresti effettuati, c’era l’intenzione di acquisire attività imprenditoriale e partecipazioni in società per azioni, immobili, attività turistiche e quant’altro per reinvestire denaro proveniente da attività illecite della camorra. Da questa indagine emerge che parte del pacchetto azionario (35%) della società F.T.N. era in mano a due clan legati al boss Gaetano Fidanzati. Circa 120 miliardi di Lire era il debito che la società aveva, ma, nonostante ciò, si volle comunque investire nel progetto di Garessio 2000, facendo connettere così il mondo mafioso alle attività immobiliari garessine.

Anche un articolo di “Italia Oggi” del 27 aprile 1994¹⁴⁰ riporta che *“il tribunale di Milano aveva dichiarato il 3 marzo scorso il fallimento della Ferrovie Torino Nord”* e che la società *“aveva chiuso l’esercizio ’92 con una perdita consolidata di 55 miliardi e con un indebitamento di circa 170 miliardi”*. Inoltre, il tecnico comunale dichiara il 30 settembre 1994 che le tre società non hanno realizzato l’impianto di depurazione previsto con la convenzione del 20 ottobre 1989, dunque esse risultano inadempienti rispetto alle pattuizioni stabilite nel contratto e che i lavori sarebbero stati interrotti. Qualche anno più tardi, il 12 gennaio 1998, il Comune emana una decadenza della concessione edilizia n°2113 del 15 gennaio 1992 da parte di Ferrovie Torino Nord s.p.a. per il parziale cambio di destinazione d’uso del condominio Larice in residence hotel. Essendo che l’inizio lavori era fissato al 20 gennaio 1992, andavano completati i lavori entro tre anni. Dato che ciò non è avvenuto si considera decaduta la concessione edilizia emanata anni prima dal Comune. Con questi ultimi atti la storia immobiliare di Garessio arriva ad una fine: il “fabbricato 10” a monte dei condomini realizzati da Jaretti e Manolino viene lasciato incompiuto, il restauro del Larice non viene portato a termine e i campi da tennis, la pista di pattinaggio e la piscina non verranno più utilizzati. A tutto ciò si aggiungono i temi del cambiamento climatico a cui si fa riferimento anche in altri capitoli. Inverni sempre più complessi e imprevedibili, uniti ad una gestione non costante, fanno sì che l’attività di questa stazione non sia mai stata completamente delineata e pulita, portando spesso ad avere annate in cui lo sci non fu più il fulcro di Garessio 2000.

¹³⁹ Archivio La Stampa – articolo del 18 maggio 1993

¹⁴⁰ Archivio Italia Oggi – articolo del 27 aprile 1994

3.5.6. ANNI DUEMILA – CAMBIAMENTO CLIMATICO E NUOVE GESTIONI

Il nuovo millennio apre delle nuove prospettive sul futuro della stazione recentemente colpita da vari fallimenti. In un articolo del 27 gennaio 1996¹⁴¹ si parla della tanta neve che ha ricoperto le montagne del cuneese e dei continui rimandi di apertura della stazione, lasciata in gestione al Comune da parte del curatore fallimentare della Ferrovie Torino Nord s.p.a. di Milano. Gli impianti saranno affidati gratuitamente alla cooperativa “La Speranza” formata da ex dipendenti di Garessio 2000, con l'idea di risistemare le sciovie Campetto, Praietto e Giassetto. Solo a fine anni Novanta la Comunità Montana dell'Alto Tanaro unita al Comune acquistarono i terreni e gli impianti dal fallimento della gestione precedente.

A partire dal 2001 una nuova gestione si accollerà il funzionamento della stazione: la Gidue s.r.l. di Garessio. Tale gestione durerà fino alla metà del 2009. L'anno prima, nel 2008, il Comune di Garessio avvia la demolizione degli skilift Marmotta, Castori e Cervo ormai in stato di abbandono da fine anni Ottanta. Gli impianti erano stati realizzati per primi dall'ingegner Pietrafraccia agli inizi degli anni Sessanta e nel 1982 vennero chiusi in seguito alla disputa con il Comune riguardo la proprietà del terreno. Lo stesso ingegnere, a dicembre del 2008, intenta una causa al Comune di Garessio per comprendere al meglio quali sono i motivi di tutto l'astio che la pubblica amministrazione nutre nei confronti dell'ingegnere: *“Sono passati anni, ma voglio che sia fatta giustizia: avevo acquistato quei terreni, li avevo pagati. Voglio che la gente conosca questa storia: per questo ci siamo rivolti alla giustizia”*¹⁴². La sindaca di allora, in un articolo de “La Stampa” del 23 gennaio 2009¹⁴³, si difende rimandando ad una lettera del 1996 in cui i Beni Ambientali della Regione Piemonte chiedevano lo smantellamento dei tre impianti abbandonati a causa dell'elevato impatto ambientale.

Il 29 ottobre 2009, in seguito allo scadere del contratto per la gestione della stazione da parte di Gidue s.r.l., viene rinnovata la gestione da parte della stessa società. Ma il Comune, adducendo la colpa ad una mancanza di un documento tecnico, non consente l'apertura della stazione nella stagione sciistica 2009/2010 arrivando ad una revoca della gestione il 17 gennaio del nuovo anno¹⁴⁴. I motivi di questa revoca sono riscontrabili in alcune adempienze che la società appaltatrice non ha completato nei confronti del Comune appaltante: il comune richiede un canone totale di 80.000 euro per la concessione, un'assicurazione da 5 milioni per responsabilità in caso di incidenti e una fidejussione per la manutenzione degli impianti. Di tutto ciò, al Comune, non arrivò nulla. In seguito ad un ricorso al TAR da parte della società Gidue s.r.l., tale società fu ritenuta in torto.

Un nuovo bando del 2010 porterà come unico interessato la stessa società di prima, dunque l'affidamento temporaneo ad essa. Inoltre, era ormai giunto il momento di rinnovare gli impianti Praietto e Giassetto, ormai prossimi alla vita tecnica. Nel settembre del 2010 fu l'azienda C.C.M. Finotello di Pianezza (TO) ad occuparsi dei nuovi impianti. Uno tra i due, lo skilift Praietto, è di seconda mano dato che venne acquistato usato dalla stazione di Limone Piemonte¹⁴⁵.

Nel 2012, a malapena due anni dal rinnovo, la Gidue s.r.l. si trova nuovamente in vertenza con il Comune per un mancato pagamento. Dunque, nel nuovo bando, una nuova società si fa avanti: la Marachella Group s.p.a. di Torino. Questa impresa era una società multiservizi che aveva iniziato a mostrare interesse nelle attività della Val Tanaro, come la gestione del Castello di Casotto, del Garessio Calcio e l'acquisto dello stabilimento “Oerlikon Graziano”. Numerosi sono gli articoli che parlano di risultati molto positivi

¹⁴¹ Archivio La Stampa – articolo del 27 gennaio 1996

¹⁴² Archivio Cuneocronata.it – articolo del 09 dicembre 2008

¹⁴³ Archivio La Stampa – articolo del 23 gennaio 2009

¹⁴⁴ Archivio La Stampa – articolo del 17 gennaio 2010

¹⁴⁵ Ex skilift “Pian del Leone”

nella nuova amministrazione della stazione, portando guadagni e passaggi non solo nella stagione invernale ma anche in quella estiva. La Marachella Group s.p.a. venne fondata nel 2008 con a capo Marco Maniezi e non avevano solo interesse nelle valli monregalesi, ma anche nella gestione di servizi di ristorazione e alberghieri in tutto il Piemonte.

Anche in questo caso, la tranquillità è breve poiché nel giugno del 2014 il gruppo Marachella fallisce¹⁴⁶. La società era arrivata a controllare dieci ristoranti, sette alberghi, due pizzerie, gli impianti sciistici di Gressio, call center, un'azienda agricola, un allevamento di asini, società di software, di tecnologie per l'energia rinnovabile e per la bioedilizia, per un totale di circa 20 milioni di fatturato nel 2012 e alcune centinaia di persone alle sue dipendenze. Il fallimento è da ricercare in un debito complessivo di 31 milioni di euro.

A seguito di questo ennesimo fallimento e di un furto di rame ai danni della seggiovia Berlino il Comune si fa cauto: dopo un anno di chiusura dovuto anche alla mancanza di neve, l'amministrazione comunale decide di fare affidamento ad una nuova cordata composta da Proloco e Sci Club della zona. Tutti questi cambi repentini di gestione e gli inverni sempre più instabili non hanno fatto altro che indebolire il mercato immobiliare della stazione, portando la svendita di appartamenti a prezzi inferiori a 15.000 euro. Nonostante ciò, la nuova cordata di imprenditori non potrà portare avanti il progetto, dato che il curatore fallimentare del gruppo Marachella ha venduto il gatto delle nevi, il tapis roulant e la motoslitte utili per il funzionamento della stazione¹⁴⁷.

Solo nel 2017 la società "Frais 2010", gestore degli impianti di Pian del Frais a Chiomonte in val di Susa e di Argentera in valle Stura, firma un contratto biennale di affidamento della stazione. Anche questa gestione, a fine del suo mandato, non viene rinnovato portando dunque la conduzione di Gressio in mano della Proloco.

Purtroppo, in seguito alla scadenza della vita tecnica dello skilift Mussiglione, dal 2015 una sua apertura non è più possibile. Gli altri costi per il rinnovo degli impianti elettrici e delle rulliere non sono sostenibili dalle risorse pubbliche né tantomeno da quelle private. Si è persa dunque la possibilità di raggiungere il punto più alto del comprensorio insieme alla possibilità di utilizzo di due tra le piste più impegnative della stazione.

Il 2020 ha permesso, dopo anni di restauro, l'apertura del castello di Casotto portando così l'opportunità ai turisti di conoscere ancora meglio queste zone remote del monregalese. A sfavore, le ultime stagioni invernali post pandemia del Covid si sono rivelate sempre più incerte, con l'apertura limitata a pochi fine settimana particolarmente nevosi. La mancanza di un impianto funzionante di innevamento invernale spinge i gestori, ovvero la Proloco, ad aprire solo ed esclusivamente in base alle condizioni meteorologiche favorevoli. Quello che la stazione sta tendendo di proporre è una stagione estiva sempre più sviluppata e presente, soprattutto per permettere ai turisti di scoprire i bellissimi monti che a poche ore di cammino dal colle di Casotto si possono trovare.

La storia della stazione di Gressio è lunga e tortuosa, colpita da numerose sventure che hanno segnato il destino e con innumerevoli cambi di società che non hanno affatto agevolato uno sviluppo lineare e coeso di quello che sarebbe potuto diventare un grande centro sciistico posto sulle montagne cuneesi, ma a pochi chilometri dal mar Ligure.

¹⁴⁶ Archivio La Stampa – articolo del 17 giugno 2014

¹⁴⁷ Archivio La Stampa – articolo del 11 ottobre 2016

3.5.7. REPORTAGE FOTOGRAFICO



Figura GVC.9: Vista sugli edifici di Garesio.



Figura GVC.10: Primo piano sull'edificio Primo Residence, sul retro i condomini Betulla.



Figura GVC.11: Fronte principale dei condomini Betulla.



Figura GVC.12: Vano scala del condominio Abete.



Figura GVC.13: Fronte principale del condominio Larice, in stato di abbandono.

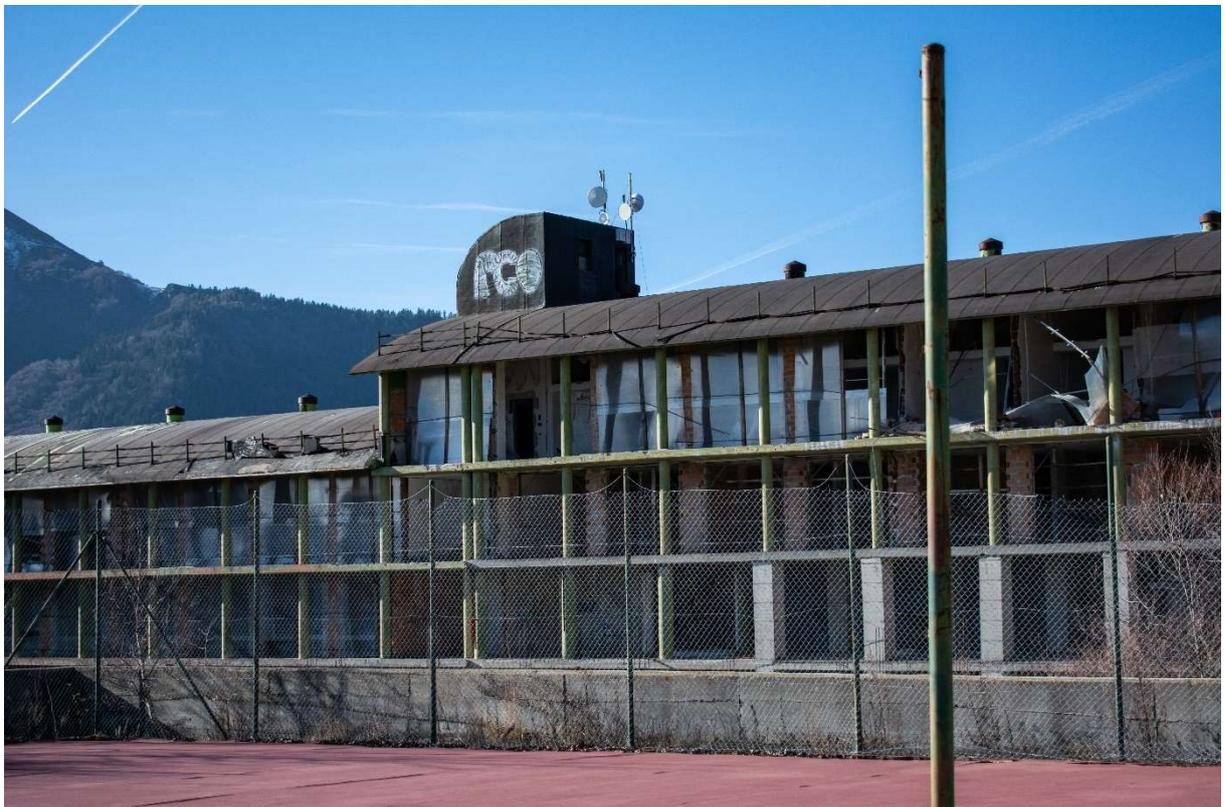


Figura GVC.14: Fronte laterale del condominio Larice. In primo piano si vede il campo da tennis.



Figura GVC.15: Fabbricato 10 in stato di incompletezza.

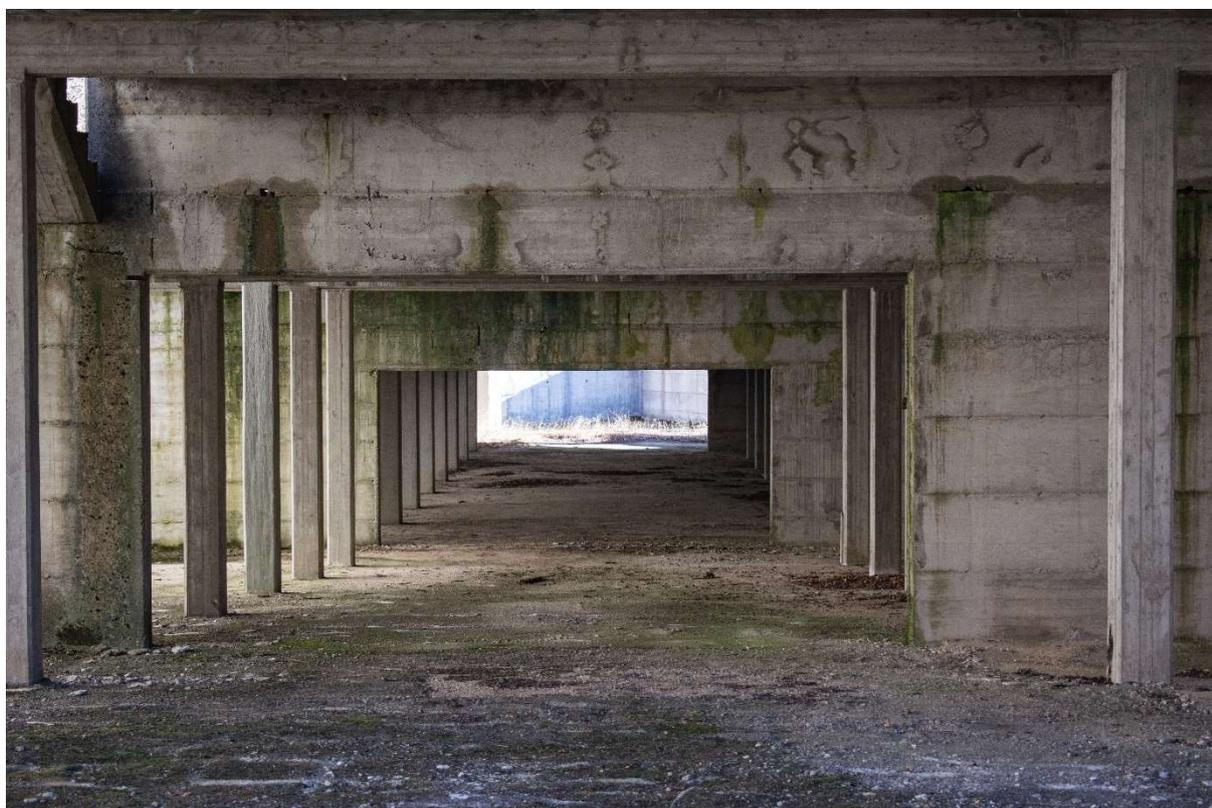


Figura GVC.16: Autorimesse del Fabbricato 10 in stato di abbandono.

4. CONCLUSIONI

Questo lavoro ha avuto come scopo quello di ricostruire ciò che la letteratura del campo architettonico e urbanistico spesso ha trascurato. Si è voluta ripercorrere la storia di stazioni sciistiche sorte dal nulla, in posti che in precedenza avevano visto solo i pastori con le mandrie che pascolavano in periodi estivi. Questi luoghi, uniti dal filo conduttore di una gestione ligure e da una vicinanza alla città di Mondovì, sono stati per anni il fulcro di intere generazioni che hanno conosciuto il mondo dello sci e della montagna.

Nella linea temporale rappresentata alle pagine successive vengono mostrati i momenti più importanti delle stazioni, dalla loro fondazione e costruzione fino all'ultimo decennio. La nascita è, per tutte e quattro le stazioni, collocata in un periodo compreso tra la fine degli anni Cinquanta e la metà degli anni Sessanta, ovvero in un periodo in cui lo sci iniziava a farsi conoscere anche nel panorama cuneese, in seguito ad una prima fase pionieristica nelle valli torinesi e valdostane. Correlata alla nascita dei primi impianti c'è la costruzione dei primi complessi residenziali per accogliere sciatori sia come turisti che come residenti. Per tutti e quattro i centri discussi si nota come il periodo di massima espansione sciabile sia stato raggiunto a cavallo tra gli anni Settanta e Ottanta, stesso periodo in cui l'urbanizzazione ha raggiunto i massimi livelli.

Se la fase iniziale, seppure con le dovute differenze, ha molti aspetti condivisi tra i quattro casi studio, a partire dalla fine degli anni Ottanta ogni stazione segue strade diverse: se Artesina e Prato Nevoso, grazie ad una guida imprenditoriale unitaria e all'installazione dell'innevamento programmato, riescono a garantire una continuità nell'accesso ai servizi e alle piste, le stazioni di St. Gréé e Garessio, per problematiche gestionali, vanno più volte in fallimento soprattutto a causa di inverni passati senza far girare alcun impianto.

I territori del monregalese, tra i primi ad essere colpiti dagli effetti del cambiamento climatico per le quote non elevate e per la vicinanza al mar Ligure, sono anche i primi che in varie modalità dovranno cercare alternative alle sempre più corte e rare stagioni sciistiche. Alcune stazioni già stanno mettendo in pratica nuove tipologie di turismo, più leggero e dedito alla tranquillità della montagna, consentendo ai turisti di approcciarvisi in una forma diversa. Infatti, dopo il declino degli anni Novanta, solo nel nuovo Millennio si sono viste per Viola e Garessio nuove possibilità di sviluppo, che attualmente stanno venendo portate avanti da cordate di imprenditori locali. Invece, Artesina e Prato Nevoso, ormai da quasi trent'anni unite con Frabosa Ski sotto il comprensorio del Mondolè, stanno attualmente affrontando dinamiche diverse tra loro: Artesina sta subendo un lento declino, portato da una sempre più inaccessibilità a servizi base come market o bancomat, mentre a poca distanza Prato Nevoso continua la sua espansione in termini edilizi e in termini di offerta, dato che i servizi sono sempre più diversificati e le attività per il turista non mancano. Entrambe però, grazie al loro impianto di innevamento artificiale sempre aggiornato e in continua espansione, riescono a garantire la possibilità di sciare da inizio dicembre fino ad aprile.

Gli inverni instabili e un certo disinteresse verso forme alternative di turismo (soprattutto in periodo estivo) hanno portato le località a soffrire di alcune mancanze. A risentirne sono soprattutto gli immobili con i relativi valori di mercato che, se non supportati da attività di intrattenimento e servizi base, sono destinati ad essere inutilizzati e con difficile possibilità di rivendita. Di conseguenza, un basso utilizzo comporta una pessima gestione e manutenzione, facendo risentire non solo la qualità energetica di un edificio, ma anche la qualità estetica interna ed esterna, e più in generale anche quella del panorama alpino. È da queste problematiche che emerge nel linguaggio giornalistico e popolare il termine "ecomostro", perché edifici multipiano, soprattutto se gestiti in proprietà frazionata condominiale, e di

medie o grandi dimensioni realizzati con approcci innovativi per l'epoca, ma mal visti dall'opinione pubblica attuale, se non vengono mantenuti possono risultare come un pessimo biglietto da visita per il turista o escursionista che vuole trovare la montagna più incontaminata.

Gli strumenti sovralocali, come il Piano Paesaggistico Regionale¹⁴⁸, approvato nel 2017 in seguito a un lavoro di ricerca iniziato una decina di anni prima¹⁴⁹, non prendono molto in considerazione il tema della profonda trasformazione verso cui le quattro stazioni sciistiche andranno incontro negli anni a seguire¹⁵⁰. Le località del comune di Frabosa Sottana e Viola rientrano nell'ambito territoriale 61, delle "Valli Monregalesi", mentre Garessio rientra nell'ambito 63 della "Alte Valle Tanaro e Cebano". Per il primo ambito viene posta attenzione agli interventi di riqualificazione edilizia delle aree interessate dallo sviluppo tra gli anni Sessanta e Ottanta, ponendo particolare attenzione agli spazi pubblici e alle aree di bordo, contenendo le eventuali espansioni suburbane delle due stazioni di Frabosa. Invece, nel secondo ambito viene riportata la zona posta sotto vincolo del D.M. 01/08/1985, ovvero la zona di Colla di Casotto e di Alpe di Perabrana, comprendente la stazione di Garessio. In questo ambito non viene riportata alcuna prescrizione in termini di rinnovamento o mantenimento del comparto sciistico.

Gli edifici che compongono il quadro generale delle quattro stazioni, essendo stati concepiti con particolarità stilistiche che li caratterizzano, attualmente necessitano di strumenti di salvaguardia e riqualificazione che non si ritrovano in alcun strumento di livello comunale. Se a livello comunale venisse promossa la creazione di "guide" da seguire in caso di riprogettazione o, in certi casi, l'attribuzione di determinati vincoli, si potrebbe evitare di incorrere in lavori di rinnovamento che andrebbero a snaturare quanto all'origine si è voluto progettare. Il singolo proprietario potrebbe non apprezzare che sull'edificio in cui possiede un appartamento vengano posti dei "limiti" al suo rinnovo, soprattutto per il poco apprezzamento che esso potrebbe avere verso questo tipo di architettura, ma non farlo porterebbe ad avere interventi unitari che non andrebbero più a rispecchiare la progettazione d'insieme che complessi come St. Gréé e Garessio hanno avuto fin dal principio.

I vari incentivi dati dallo Stato negli ultimi anni non sono bastati a risistemare completamente gli edifici, dato che il costo era comunque proibitivo e, trattandosi di seconde case spesso inutilizzate per buona parte dell'anno, l'interesse dei singoli condomini mancava nel migliorare la propria abitazione in termini energetici ed estetici. In più, in seguito al mancato rinnovo dei bonus che agevolavano il restauro, gli attuali costi dell'edilizia rendono ancora più difficile che i proprietari intervengano su edifici, i quali, in futuro, avranno bisogno di lavori ancora più intensi.

¹⁴⁸ Nella redazione delle conclusioni sono stati analizzate le "Schede degli ambiti di paesaggio" del P.P.R. in cui si analizzano i 76 ambiti che costituiscono la regione Piemonte, ognuno con le sue caratteristiche naturali, storico-culturali, le dinamiche in atto e gli indirizzi e orientamenti strategici.

¹⁴⁹ Il lavoro di ricerca del P.P.R. ha inizio nel 2006, dunque in un periodo in cui la crisi dovuta al cambiamento climatico aveva mostrato i suoi effetti sul mercato dello sci e del consumo di suolo in ambito montano.

¹⁵⁰ Schede degli ambiti di Paesaggio, Piano Paesaggistico Regionale –

https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2019-03/d_Schede_degli_ambiti_di_paesaggio.pdf

Anni Sessanta

Anni Settanta

Anni Ottanta

Apertura dello
skilift Gaviot

Nuova società
Artesina s.p.a.

Espansione del comprensorio
sciabile su Cima Durand

Espansione del bacino sciabile
su Turra e Rocche Giardina

Primi progetti
dell'ing. Modena

Costruzione
hotel Margueréis

Costruzione dei condomini ad
Artesina alta e bassa

Fine dell'espansione
immobiliare



Nuova società
P.N. s.p.a.

Nuovi skilift a supporto
degli esistenti

Primo skilift
del Prel

Costruzione
hotel Mondolè

Realizzazione
galleria commerciale

Proseguimento nella costruzione di
edifici nel versante sud del Malanotte



**PRATO
NEVOSO**

L'ingegner Fedriani trova
il luogo per la stazione

Realizzazione dei
primi condomini

Edificazione di
Villa Agorà

Campionati italiani
di sci 1982

Ingresso in società
di Picciotto

Prima seggiovia
e skilift

Costuzione della Porta
della Neve

Nuovi impianti sul
Mindino e a valle
di Fedriani



L'ingegner Pietrafraccia trova
il luogo per la stazione

Installazione dei primi
impianti su versante ovest

Realizzazione baita
Gallo di Monte

Installazione degli impianti
sul versante nord

Annullamento atto
vendita del 1962

Nuova società Le Querce
s.p.a. e acquisto terreni

Costruzione
Baita dei Castori

Progettazione ed esecuzione del
piano di arch. Jaretti e Manolino

Nuova ed
unica società



GARESIO 2000

Anni Novanta

Anni Duemila

Anni Dieci

Anni Venti

Sostituzione degli skilift con seggiovie di seconda mano

Nuovo piazzale Quarti

Installazione estiva del bob e del tubing

Nascita del Mondolè Ski

Ingresso di Frabosa nel Mondolè Ski

Perdita progressiva dei servizi di base

Vendita della società

Nuova società di Biasotti e Oliva nel 1999

Costruzione Borgo Stalle Lunghe

Primo impianto di innevamento Mondolè Ski programmato

Sostituzione impianti da sci

Ingresso di Frabosa nel Mondolè Ski

Costruzione ovovia La Rossa innnevamento artificiale

Chiusura della Porta della Neve

Fallimento della società gestore

Nuova gestione della Raimondi s.r.l.

Passaggi di proprietà tra tante società

Accordo di programma per nuova seggiovia

Apertura dell'impianto

Acquisto della Porta della Neve

Gestione Ferrovie Torino Nord s.p.a. e stop ai lavori

Gestione di Marachella s.p.a. e Fraiss 2010

Rinnovo impianti

Progettazione del S.U.E. di arch.,Caramellino

Cambio di varie società a gestione degli impianti

Gestione da parte della proloco

5. BIBLIOGRAFIA

Libri:

- Olivetti A. (1943), *Studi e proposte preliminari per il Piano regolatore della Valle d'Aosta*, Nuove Edizioni
- Touring Club Italiano (1964), *Guida pratica ai luoghi di soggiorno*, TCI
- Fedriani G.A. (1976), *La neve e l'urbanistica: metodologia per il dimensionamento delle stazioni di sport invernali*, Nevesport
- Mainardi A. (1979), *Vecchia Frabosa: storia di gente venuta dal monte, che sul monte ha vissuto, sofferto e sperato*, Milanostampa
- Calderini E., Jaretti S., Manolino S., Maspoli G., Treves L. (a cura di), *Valcasotto Progettazione multidisciplinare di un insediamento integrato per il turismo, il tempo libero e le attività agricole*, La Grafica Nuova
- Bartaletti F. (1994), *Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi Italiane*, Pàtron
- De Rossi A., Mamino L. & Regis D. (1998), *Le terre alte: architettura, luoghi, paesaggi delle Alpi sud – occidentali*, L'Arciere
- Bolzoni L. (2001), *Architettura moderna nelle Alpi italiane dagli anni Sessanta alla fine del XX secolo*, Priuli & Verlucca
- De Rossi A. (2005), *Architettura alpina moderna in Piemonte e Valle d'Aosta*, Allemandi
- Delle Valle C. (2008), *La Valle dei Castori, storia di un'importante occasione turistica mancata*, Nuova Aurora Edizioni
- Rulfi G. e F. (2009), *Piero Tassone: Cervinia, Frabosa e... gente famosa*, Proloco di Frabosa Sottana
- De Rossi A. (2016), *La costruzione delle Alpi: il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donzelli editore
- (a cura di) Audisio A. (2023), *Nevi perdute. Scenari sciistici delle Valli di Lanzo*, Società Storica delle Valli di Lanzo

Tesi:

- Eula L. (1973) - *Progetto di massima della cabinovia ad agganciamento automatico Artesina-Cima Durand* [Tesi di laurea], Politecnico di Torino
- Marengo L. (1977) - *Proposta progettuale di un insediamento produttivo turistico alberghiero ubicato nella stazione sciistica di Prato Nevoso* [Tesi di laurea], Politecnico di Torino
- Tomasi F. (2002) - *Nascita, crescita e sviluppo delle località turistiche ski-total: il caso Artesina* [Tesi di laurea magistrale], Università degli studi di Torino
- Vassallo T. (2002) - *Il tetto racchiuso in alta valle Tanaro e progetto di recupero a Mindino (frazione di Garessio)* [Tesi di laurea magistrale], Politecnico di Torino
- Scudieri G. (2004) - *Ipotesi di collegamento in quota tra Frabosa Soprana e Prato Nevoso* [Tesi di laurea magistrale], Politecnico di Torino
- Giuggia M. (2011) - *Studio delle aree sciistiche del Monregalese: la riqualificazione della stazione di Frabosa Soprana* [Tesi di laurea magistrale], Politecnico di Torino
- Gobbi A. (2015) - *Laurent Chappis a San Sicario Alto* [Tesi di laurea magistrale], Politecnico di Torino
- Viano D. e Ponzetto Andrea (2015) - *La casa dello sport, reinterpretazione di un fuoriscala alpino* [Tesi di laurea magistrale], Politecnico di Torino

Archivi:

- Archivio storico del Comune di Frabosa Sottana
- Archivio storico del Comune di Viola
- Archivio storico del Comune di Gressio
- Fondo Jaretti del Politecnico di Torino
- Archivio privato di Danilo Armano
- Archivio fotografico famiglia Tassone
- Mediateca RAI – Torino
- “Laboratorio di Analisi e Rappresentazioni Territoriali e Urbane” del Politecnico di Torino

Sitografia:

- Simolimo – <https://www.simolimo.it/index.htm>
- Forum del sito Simolimo – <https://www.freeforumzone.com/#/f/13366/Il-forum-di-Simolimo-it>
- Lo sci che fu – <https://lo-sci-che-fu.jimdosite.com/>
- funivie.org – <https://www.funivie.org/web/>
- Sciatori d'epoca – <https://www.sciatoridepoca.it/>
- Lost Lift, sciare nel passato – <https://lost-lift.weebly.com/>
- Archivio de “La Stampa” – <http://www.archiviolaStampa.it/>