

La dea in piscina

Per quanto i violesi fossero abituati, ogni volta che il *marin* spuntava dal Colle di San Giacomo tutti, dal sindaco all'ultimo arrivato, e persino i bambini già in grado di ricordare, entravano in allarme. Sapevano cosa da lí a poco sarebbe successo. Il *marin* si preannunciava come una sottile linea grigia, sulle creste sommitali che cingono la valle a sud. Dopo poco prendeva la sua forma: si alzava nel cielo ancora azzurro, si dilatava e iniziava ad arricciarsi come una meringa. Sospinto dalle brezze del mare, gonfio di umidità, iniziava la sua discesa verso valle e ogni cosa spariva nella valanga di nebbia densissima. Il fronte rotolava giù al rallentatore, inghiottendo le praterie di festuca ormai gialle, i primi pecci sparsi. Dopo qualche ora era già arrivato alla faggeta. Un attimo, e il culmine del bosco non c'era piú. Giú ancora, il *marin* arrivava agli skilift, alle manovie per i principianti, fino all'immensa Porta della Neve e ai condomini fantasiosamente chiamati Cucciolo, Bron-tolo, Eolo, Mammolo... anche se nani, i pachidermici palazzoni rossi, non erano affatto. Svaniti subito anche Pisolo A e Pisolo B, vicini ai tre Gongolo (i bestioni erano piú di sette).

Tutti sapevano che dopo tre giorni d'attesa la nebbia venuta dal mare avrebbe cambiato la valle. Tre

giorni, poi la neve. Era la regola. Umida, forse, ma tantissima. E c'era da festeggiare. Fiocchi fitti, incessanti, che molti avrebbero visto fluttuare nell'aria come banconote. «Quanta ne hanno in Trentino, nelle Dolomiti, in Valle d'Aosta? Niente? Ancora prati verdi? Noialtri, due, tre, cinque *correja*» (= «cintura», pari a un metro). Tutto grazie a quel fenomeno chiamato *marin* che per secoli era stato atteso dai vecchi alpigiani come l'inizio della lunga stagione chiamata "brutta". Ma che adesso brutta certo non era piú.

Fu grazie al *marin* e al suo frutto miracoloso, se un ingegnere genovese di buona volontà e di inclinazione per gli affari portò a Viola la visione moderna dell'inverno. Durante ripetuti voli aerei sulle Alpi Liguri, a ovest del Passo di Cadibona, posò il suo sguardo tecnico sui pendii alla testata della Valle Mongia in provincia di Cuneo, reputandoli i migliori possibili per la pratica dello sci di massa: un grande anfiteatro esposto a nord, vicino ad aree popolate, 55 chilometri da Cuneo, 65 circa da Savona. Certo la quota era quella che era, dai mille metri della stazione ai 1800 del Bric Mindino, ma che importa spingersi in alto se la neve a ogni inizio stagione avrebbe segnato il primato sulle Alpi. L'ingegner Giacomo Augusto Fedriani divenne cosí il primattore di un'avventura industriale senza precedenti, unica e incomparabile data la misura del disastro che ne sarebbe derivato. Unica per proporzioni, eppure perfettamente sovrapponibile nella sua trama e nella sua eredità rovinosa a decine di altre sulle Alpi.

L'idea di Fedriani non era poi cosí campata in aria come potrebbe sembrare a un primo sguardo. Si basava su esperienze di successo appena avviate oltralpe attraverso programmi di intervento pubblico-privato

chiamati Plan Neige. La Commission interministérielle pour l'aménagement touristique de la montagne era l'organo esecutivo istituito (1964) dal governo francese per la messa in atto di una cantierizzazione su vasta scala delle Alpi, allo scopo di edificare nuove stazioni per gli sport invernali. Stazioni cosiddette "integrate", frutto di una progettualità onnicomprensiva, canonizzata, che si imperniava sulle esigenze del moderno sciatore, dagli alloggi alle piste, dalle strade d'accesso ai servizi. Tutto in uno. E c'era dell'altro: i metodi di attuazione del Plan Neige mostravano una spinta da vera e propria misura di emergenza, come si fosse inseguiti da un destino avverso e bisognasse far presto. Ciò perché tra i motivi di fondo del progetto vi era il tentativo di tamponare l'emorragia dello spopolamento delle vallate francesi, dalla Savoia alle Alpi del Sud, ormai divenuto di proporzioni inquietanti. Leggi ad hoc avevano permesso un'estrema agilità di manovra dei progettisti, che potevano così eludere catene di competenza, vincoli burocratici, veti delle amministrazioni locali. Si selezionava il versante settentrionale più favorevole, non importa se non servito da strade, e si partiva. La storia dice che a fine inverno del 1964 (l'anno in cui la Rossignol lanciava sul mercato i primi sci in fibra di vetro, segnando il rapido declino del vecchio frassino curvato a vapore) si svolse anche il fatidico volo sulle Alpi francesi da parte dell'ingegnere Maurice Michaud – già direttore di interventi di ricostruzioni postbelliche e ora a capo del piano –, il quale, affacciandosi dal finestrino con cartina alla mano, metteva una X sui siti vergini dove sarebbe sorto il nuovo *domaine skiable*. Il modello era quello: scegliere dall'alto. Non c'è forse immagine più significativa della volontà di potenza umana, una *hybris* moderna che non vede limiti,

come un bombardamento dal cielo al contrario, che distrugge edificando.

Alla fine, le stazioni integrate sorte in questo modo risulteranno diverse decine: La Plagne, Flaine, Les Menuires, Avoriaz, Les Arcs, Chamrousse, Tignes, Val d'Isère, Les Karellis, Val Thorens ecc. Fu la piú grande colata di cemento che le Alpi avessero mai visto: grattacieli nel nulla, palazzoni dormitorio disegnati a triangolo per imitare forme di montagna, oppure lunghi complessi orizzontali posti sulle curve di livello che seguono l'andamento del pendio (come ricorda Antonio De Rossi nei suoi poderosi studi)¹. Il cui destino, lo stiamo per vedere, pone oggi interrogativi ancora irrisolti.

Nella stessa estate del 1964, ispirato anch'egli da un volo sulle Alpi Liguri, il trentacinquenne Fedriani, ex campione di sci e pilota d'aereo (veniva soprannominato Mino, il "Genovese volante"), aveva deciso il luogo dove operare. Sbarcato dall'aereo e risalito in macchina lungo la valle fino al comune di Viola, il Nostro aveva imboccato la sterrata che in pochi chilometri verso monte portava a un antico baitello in pietra, alla cappella di San Grato e a quel mare di prati vergini baciati dal *marin*. Era il suo punto X. Lì si apriva la sua utopia urbanistica, con i parcheggi per auto e corriere, i volumi in cemento armato, le architetture moderniste. Duecentomila metri cubi, per un paese di cinquemila abitanti. Da zero.

Ma di chi erano quei prati? E come fare a chiedere il permesso? Come aveva fatto in quattro e quattr'otto Fedriani ad avere dalla sua i montanari della Valle Mongia?

¹ Antonio De Rossi, *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donzelli, Roma 2016.