

Giulia Viale

Una moderna città per le masse di sciatori

Sestriere 1929-1975

Prefazione di Antonio De Rossi



Storia e storiografia
dell'architettura e della città
FrancoAngeli 

1584. Collana "Storia e storiografia dell'architettura e della città"

Direzione: Carlo Olmo

Comitato scientifico:

Carlo Olmo, Politecnico di Torino / direttore

Daniele Campobenedetto, Politecnico di Torino / vicedirettore

Caterina Barioglio, Politecnico di Torino

Silvia Berselli, Università di Parma

Denis Bocquet, Ensa Strasbourg

Gaia Caramellino, Politecnico di Milano

Michela Comba, Politecnico di Torino

Dirk De Meyer, Universiteit Gent

Filippo De Pieri, Politecnico di Torino

Concetta Lenza, Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli

Carlo Mambriani, Università di Parma

Sergio Pace, Politecnico di Torino

Edoardo Piccoli, Politecnico di Torino

Michela Rosso, Politecnico di Torino

Paolo Scrivano, Politecnico di Milano

La collana pubblica testi inediti e tratti da ricerche originali di storia dell'architettura e della città, nella lunga età contemporanea. La collana è particolarmente interessata a presentare dibattiti di frontiera e ad ampliare i confini metodologici e disciplinari, in accordo con le attuali tendenze e prospettive della ricerca storica.

Il primo obiettivo che la collana si propone è indagare professioni, committenze, processi decisionali, dibattiti teorici, scelte economiche che danno forma a singoli edifici o a parti di città. Il secondo è di dare parola a studiosi formati, ma ancora giovani, che non sempre trovano occasioni per ripensare, sotto forma di un testo compiuto e completo, il proprio itinerario di ricerca.

I manoscritti vengono presentati al Comitato scientifico, e accettati o respinti in seguito a review da parte di almeno un membro interno e uno esterno al Comitato stesso.



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

FrancoAngeli Open Access è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più: [Pubblica con noi](#)

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "[Informatemi](#)" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Giulia Viale

Una moderna città per le masse di sciatori

Sestriere 1929-1975

Prefazione di Antonio De Rossi

Storia e storiografia dell'architettura e della città
FrancoAngeli 

In copertina: Area del colle [anni Sessanta] (MET, T396)

Isbn e-book Open Access: 9788835198291

Copyright © 2026 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Pubblicato con licenza *Creative Commons*
Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale
(CC-BY-NC-ND 4.0).

Sono riservati i diritti per Text and Data Mining (TDM), AI training e tutte le tecnologie simili.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.
L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni
della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

Gli eventuali link attivi inseriti nel volume sono forniti dall'autore.
L'editore non si assume alcuna responsabilità sui link attivi ivi contenuti
che rimandano a siti non appartenenti a FrancoAngeli.

L'autore dichiara che, nella fase di stesura del presente volume,
non ha utilizzato strumenti di IA generativa.

*A mio nonno,
irriducibile entusiasta della tecnica e del progresso*

INDICE

PREFAZIONE. LA COSTRUZIONE DELLA «CITTÀ
NOVECENTO DELLA NEVE», TRA CULTURE
ORGANIZZATIVE FORDISTE E NUOVA VISIONE
MODERNISTA DELLA MONTAGNA

di Antonio De Rossi

pag. 11

INTRODUZIONE. IL SOGNO ALPINO DI UNA
FAMIGLIA INDUSTRIALE TORINESE

» 19

LA NASCITA DI UNA MACCHINA TURISTICA
(1929-1950)

» 23

Dalla crisi del 1929 a un sogno di *loisir*

» 23

Il prototipo industriale della stazione sciistica integrata

» 29

Castelli incantati e *human garages*

» 35

Città-giardino e torri stagliate nel cielo

» 50

IL RIFUGIO DEL CETO

MEDIO BENESTANTE (1951-1966)	pag. 75
Villetta a schiera per il turismo borghese	» 75
Moderno e Neoliberty in settimana bianca	» 84
Il nuovo volto del turismo di massa: i condomini	» 95
Progetti pionieristici e nuovi linguaggi dell'abitare in quota	» 99

IL MODELLO FRANCESE E IL RITORNO

ALLE ORIGINI (1963-1975)	» 117
Dalla rarefazione edilizia alla città dei servizi	» 117
Il paradosso di Sestriere come prima stazione <i>ski-total</i>	» 128
L'urbanistica a quattro dimensioni di Laurent Chappis	» 140
Mollino, Gabetti e Isola: reinventare l'architettura alpina	» 149

CONCLUSIONI	» 173
La montagna fabbricata: tra utopia industriale e realtà del turismo di massa	» 173

BIBLIOGRAFIA	» 183
--------------	-------

RINGRAZIAMENTI	» 201
----------------	-------

ABBREVIAZIONI

ARG Politecnico di Torino, Sezione Archivi Biblioteca “Gabetti”,
Politecnico di Torino, Torino.

ARG-MC, Agenzia del Demanio, Fondo Carlo Mollino conservato al
Politecnico di Torino, Sezione Archivi Biblioteca “Gabetti”.

ACAI Archivio del Club Alpino Italiano, Torino.

ACS Archivio Comunale di Sestriere, Sestriere.

ADS Département de la Savoie, Archives départementales, Chambéry.

AGI Archivio Gabetti e Isola, Torino.

AMS Archivio privato Marchese Salina, Torino.

APAA Archivio Professionale di Amedeo Albertini, Bersezio.

APBB Archivio Professionale Bonadè Bottino, Torino – Madonna del
Pilone.

APCAB Archivio Professionale Carlo Alberto Bordogna, Torino.

APEL Archivio Professionale Elio Luzi, Torino – Clavesana.

APPLG Archivio Professionale Paolo Luigi Grassi, Torino.

ASF Archivio Centro Storico Fiat, Torino.

FDF Fondazione De Fornaris, Torino.

MET Archivio Maire Tecnimont, Fondazione Maire Tecnimont, Fondo
Fiat Engineering, Torino.



PREFAZIONE.

LA COSTRUZIONE DELLA «CITTÀ NOVECENTO DELLA NEVE», TRA CULTURE ORGANIZZATIVE FORDISTE E NUOVA VISIONE MODERNISTA DELLA MONTAGNA

di Antonio De Rossi

L'imponente complesso di queste opere e il movimento a cui esse danno vita – autocarri in arrivo dai due opposti versanti, carrelli delle funivie che si susseguono con moto ininterrotto di va e vieni lungo i cavi tesi attraverso la montagna, teorie di automobili che si snodano sui più erti pendii entro le profonde trincee scavate dallo spazzaneve – son tutte cose che colpiscono potentemente l'immaginazione del visitatore già suggestionato dall'arditezza delle linee architettoniche dei fabbricati che qui si elevano, inducendolo a notare nel suo taccuino «... il Sestrières costituisce il trionfo del più moderno razionalismo meccanico applicato alla organizzazione di un grande centro sciistico»¹.

Se osservate dall'oggi, le immagini evocate da Guido Tonella nelle pagine della sua guida *Il Sestrières invernale e le sue gite* generano curiosità e spaesamento. Più che la montagna, paiono evocare le catene di montaggio delle fabbriche torinesi, o il futurismo meccanicista dello stabilimento del Lingotto celebrato da Le Corbusier. Prima ancora che nella concezione integrale della stazione realizzata *ex nihilo* tra le montagne, nella silhouette geometrica stagliata contro il paesaggio d'alta quota delle celebri torri progettate da Vittorio Bonadè Bottino, la novità e la rottura sembrano stare proprio in questo: nell'aver traslato un frammento compiuto di città fordista nel mezzo delle Alpi. Dietro alle immagini delle riviste patinate e dei cinegiornali Luce, alla triangolazione iconografica tra auto-torri-sci volta alla creazione di un palcoscenico privilegiato per l'induzione di nuove forme di consumo e stili di vita, il fondamento, la

Nella pagina precedente:
Acquerello degli interni del Principi di Piemonte, Società Incremento Turistico del Sestrières, opuscolo, 1934 (ASF, MSC 0149)

1. G. Tonella, *Il Sestrières invernale e le sue gite*, Soc. An. Incremento Turistico del Sestrières, Torino 1934, pp. 11-13.

continuità, l'orizzonte di senso sono rappresentati dalle *culture organizzative* della grande industria. Se, come è stato scritto, la Torino novecentesca costituisce una «gigantesca infrastruttura a servizio della produzione»², «forma spaziale tipica di una società locale fordista»³, la Sestriere degli anni Trenta – con le sue strutturazioni spaziali, le sue forme organizzative – è, di quella *ville industrielle*, il suo perfetto e straordinario *doppio*, in un gioco di incroci e riflessi davvero infinito, e che fisicamente passa anche da quella Val Chisone e da quel pinerolese che occupano il territorio intermedio di mezzo, e a cui la famiglia Agnelli aveva dedicato molteplici iniziative e progettualità.

Al di fuori di questa dialettica tra città-fabbrica e montagna, tra *città dell'industria* e *città della neve*, il caso di Sestriere risulterebbe incomprensibile. E al contempo è però indubbio che dentro questo quadro la vicenda della città costruita *ex nihilo* a più di 2.000 metri sulla sella erbosa a cavallo tra le alte valli Susa e Chisone – vicenda che con questo libro di Giulia Viale trova finalmente una puntuale e rigorosa ricostruzione – si presti a molteplici narrazioni, che toccano nodi sensibili della relazione tra modernità e montagna nelle sue diverse declinazioni. Sestriere è innanzitutto la messa a fuoco, l'inedita manifestazione fisica, di un nuovo modo di pensare e vivere la montagna, in cui per la prima volta i temi della meccanizzazione e della motorizzazione, dell'organizzazione del tempo libero e degli sport invernali, vengono trapiantati congiuntamente. È l'invenzione di un modello insediativo, di un'inedita stazione turistico-invernale integrata e di alta quota, costruita al di sopra del limite del bosco e concepita in stretta relazione al suo *domaine skiable*, che per la prima volta mette concettualmente e spazialmente in forma la sequenza data dall'accessibilità automobilistica, dalle aree di sosta e parcheggio, dalle funivie, dalle piste di discesa. Un modello dove il progetto della mobilità – strade, parcheggi, autorimesse, sgombero meccanizzato della neve, servizi di autolinee, integrazione con il trasporto su ferro, ma anche ovviamente la movimentazione funiviaria – assume valore centrale: da Sestriere in poi, il modo in cui l'automobile verrà concepita in rapporto alle stazioni sarà centrale per comprendere le trasformazioni degli immaginari sulla montagna. Una *città di nuova fondazione*, funzionale e autosufficiente, eretta tra le distese innestate d'alta quota, così come appare nelle inquadrature fotografiche quasi zenitali dell'epoca, in cui per la prima volta stazione e *domaine skiable* vengono concepiti insieme,

2. R. Radicioni, *L'accumulazione dello sfacelo*, in «Nuova società», 1976, 21.

3. A. Lanzani, *Tra analisi sociale e indagine morfologica*, in A. Clementi, G. Dematteis, P. C. Palermo (a cura di), *Le forme del territorio italiano*, Laterza, Roma-Bari 1996, p. 194.

con le piste che convergono verso l'insediamento collocato in posizione baricentrica.

Ma Sestriere rappresenta anche altro. La definizione di un moderno modello gestionale e manageriale, in cui la concezione integrale e unitaria del progetto va di pari passo con scelte e azioni che si muovono su piani diversificati ma complementari: scelta del sito, dimensione fondiaria e acquisizione delle aree, progettazione urbanistica e architettonica, edificazione e cantiere, organizzazione sportiva e accoglienza alberghiera, attenzione per la viabilità e le tecnologie degli impianti di risalita, promozione turistica e cosciente uso dell'immagine pubblicitaria della stazione. Tutti elementi che saranno alla base della progettazione delle tante stazioni integrate francesi – a partire da quella di Courchevel – re-alizzate dalla fine del secondo conflitto mondiale, anche se i transalpini non riconosceranno mai, naturalmente, il ruolo giocato da Sestriere nella definizione di questo nuovo modello di uso modernista e urbano della montagna. Questo, insieme all'indebolirsi dell'idea iniziale durante la stagione del boom economico, non consentirà a Sestriere di ottenere quel riconoscimento di archetipo fondativo e guida per l'intera fase del Modernismo alpino che dagli anni Venti arriva fino agli anni Settanta e Ottanta.

Ma nell'immaginario collettivo dell'epoca e degli anni successivi, Sestriere incarna certamente la quintessenza della modernità traslata tra le montagne, ponendosi ben al di là delle prime sperimentazioni austriache e grigionesi degli anni Venti: uno spazio artificiale d'alta quota, dalle valenze quasi metafisiche, che ridefinisce in modo radicalmente nuovo, grazie al loro scontro-incontro, i *materiali della montagna* in rapporto ai *materiali della modernità*. Da un lato la neve, i pendii, il sole; dall'altra parte l'auto, le funivie, gli sci. Ingredienti che si ritroveranno pochi anni dopo anche a Cervinia, ma in assenza di un modello spaziale e insediativo chiaro e netto come avviene invece a Sestriere. Dopo la meccanizzazione scientifica della montagna operata nella «*città Novecento della neve*, sorta di colpo nel deserto alpino»⁴, nulla tra le Alpi potrà più essere come prima. Come ha scritto Andrew Denning, la nascita di Sestriere «provided a model that challenged Swiss and Austrian supremacy in the competition for tourist visits. Sestriere was the first successful resort created solely to serve Alpine skiers»⁵. Un «*shining example of "the industrial revolution on the mountain"*» in cui l'«*élan for the descent*» viene a intrecciarsi

4. Dalla scheda di presentazione del libro di Tonella, *Il Sestrières invernale e le sue gite*, cit.

5. A. Denning, *Skiing into Modernity. A Cultural and Environmental History*, University of California Press, Oakland 2014, p. 157.

con «“the accelerated rhythm of modern life”»⁶. Sotto questo profilo, la circolarità tra lavoro e tempo libero su cui viene a forgiarsi l'idea stessa di Sestriere, sotto l'occhio vigile delle strutture organizzative della città fordista, appare al contempo scientemente mediata e rideclinata attraverso i miti della modernità, della velocità, della giovinezza. Nei primi anni di vita della stazione, Edoardo, il figlio del senatore Giovanni Agnelli, incarna questi ideali trasformando Sestriere in luogo mondano di rilievo internazionale. Una dimensione quasi mitica della modernità che ritorna costantemente nei cinegiornali Luce degli anni Trenta, con riprese e montaggi cinematografici che incrociano discese mozzafiato sugli sci, eventi del bel mondo e inaugurazioni di nuovi alberghi e impianti di risalita. L'«ebbrezza della velocità», esaltata in un manifesto dell'epoca dedicato alla stazione, accomuna pratica sciistica e ascensioni delle automobili Fiat in direzione del colle, o ancora la Littorina che negli anni Trenta collegherà Ventimiglia a Oulx per portare gli sciatori a Sestriere. In questo quadro, la stazione si trasforma in una sorta di gigantesco palcoscenico teatrale, in cui la modernità funziona da sfondo e da contesto, e dove i differenti prodotti – auto, turismo e sport invernali – vengono a rafforzarsi vicendevolmente. Automobili, torri, sci: un trionfo che riassume la storia e la straordinaria specificità di Sestriere, e che diventerà l'oggetto della ricerca di un fotografo come Riccardo Moncalvo, o di un bellissimo manifesto promozionale degli anni Cinquanta.

Ma al tema sempre sottolineato del progetto della dimensione temporale, del controllo e dell'organizzazione del tempo libero e dopolavoristico, che rende Sestriere una sorta di inverso complementare degli stabilimenti del Lingotto e Mirafiori, bisogna aggiungere anche quello dello spazio. Non soltanto lo spazio fisico della stazione. Ma anche la dimensione territoriale innescata dalla dialettica tra la *ville industrielle* e la «città Novecento della neve». È sufficiente sfogliare il volume *FIAT. Mare terra cielo* realizzato nel 1934 dall'Ufficio stampa e pubblicità dell'impresa, che presenta senza soluzione di continuità le fabbriche e i diversi prodotti industriali, le «istituzioni e opere sociali FIAT» e «Sestrières fiaba 2000» che chiude la pubblicazione⁷, o l'articolo de «La Stampa» del 1932 che mette insieme «i sanatori Agnelli, il Sestrières e l'autostrada» Torino-Milano⁸, per rendersi conto che la principale *company town* italiana è portatrice di una precisa strategia spaziale, trascrizione sul suolo non di un disegno, ma delle culture organizzative che la determinano e

6. Denning, *Skiing into Modernity*, cit. , p. 157. Cfr. C. Luther, *Kein Turm von Babel*, in «Der Winter», 1936-37, 30; *Sestrières vient de réaliser son troisième téléphérique*, in «Revue du Ski», 1938, 9.

7. *FIAT. Mare terra cielo*, FIAT. Ufficio stampa e pubblicità, Torino 1934.

8. *I sanatori Agnelli, il Sestrières e l'autostrada*, in «La Stampa», 23 ottobre 1932, p. 6.

costruiscono. E questo si rifletterà sul progetto del telaio infrastrutturale e insediativo alla grande scala, con la realizzazione di opere come la «radiale turistica» progettata dall'ingegnere Cartasegna nel 1934 per migliorare le connessioni tra Torino e Sestriere, che determineranno una mutazione della percezione geografica stessa dello spazio tra montagna e città⁹.

Proprio in virtù di queste osservazioni è importante sottolineare come Sestriere non rappresenti meramente, come certe volte le storie dell'architettura tendono a fare, una sorta di profezia figurativa che si autoavvera. La nuova stazione è l'esito di un processo progettuale articolato e complesso, che si modifica nel corso degli anni e dei decenni per aggiustamenti progressivi, e che ha tempi e modalità di gestazione più simili a quelle dell'impresa che a quelle dell'architettura. Di questa continuità di spazi e di culture tecniche, l'ingegnere Vittorio Bonadè Bottino – futuro progettista dello stabilimento di Fiat Mirafiori – è certamente l'esponente più emblematico.

Di questa vicenda dai caratteri molteplici, che si dipana oramai lungo un intero secolo, il libro di Giulia Viale offre un'inedita analisi e visione. Innanzitutto non concentrandosi solo sugli anni inaugurali della fondazione, quelli maggiormente studiati, ma offrendo una nuova cronologia della parabola temporale complessiva della stazione, distinta per fasi precise. I due capitoli intitolati *Il rifugio del ceto medio benestante (1951-1966)* e *Il modello francese e il ritorno alle origini (1963-1975)* offrono nuovi punti di vista e angolazioni per comprendere le scelte e le ragioni che la proprietà e gli attori di Sestriere compiono nel corso del tempo. Emblematica e decisiva è da questo punto di vista la puntuale ricostruzione, per diversi aspetti inedita, dell'invito a Laurent Chappis da parte della FIAT di elaborare piani e progetti per il rilancio della stazione, dopo la deriva speculativa e immobilierista degli anni Cinquanta e primi Sessanta che aveva progressivamente trasformato Sestriere in un insediamento di seconde case, secondo una linea di tendenza che in quella fase stava prevalendo sull'intera montagna italiana e in particolare modo sulle Alpi occidentali. Chappis è in quegli anni figura centrale, che merita approfonditi studi monografici che purtroppo non hanno ancora visto la luce: inventore di Courchevel e del modello della stazione integrata francese proprio a partire dalla conoscenza e analisi di Sestriere, come lui stesso riconosce, lavorerà sulle montagne di mezzo mondo, disegnando e realizzando infiniti progetti. In Italia sarà particolarmente attivo nell'impostazione dei progetti di Pila in Valle d'Aosta e di Sansicario in alta Valle di Susa,

9. *Da Stupinigi al Sestrières lungo uno scenario incomparabile. Un sopralluogo alla radiale turistica mentre i lavori si avviano al compimento*, «La Stampa», 17 agosto 1934, p. 8.

ma sovente le sue iniziative e idee verranno modificate e stravolte, dando vita a situazioni di continue tensioni con i gruppi promotori delle progettualità. Sotto questo profilo l'articolata vicenda del rapporto tra Chappis e Sestriere consente di comprendere la complessità delle catene di comando che caratterizzano i quadri dirigenziali delle grandi imprese industriali italiane, dove l'apparente e contraddittoria assenza di razionalità, l'improvvisa rottura e abbandono di ipotesi a cui si era lavorato per anni, devono essere rilette attraverso la lente dell'esercizio di microfisiche del potere. Tutto il contrario di quel modello tecnocratico e verticistico, che dal governo centrale si declina attraverso tutte le scale, che porta in quella fase alla costruzione sulle Alpi francesi di decine di stazioni integrate invernali.

Ma nel libro di Giulia Viale ci sono ancora molte altre vicende e aspetti: attraverso il ritrovamento e l'utilizzo di fonti e materiali iconografici non ancora conosciuti, si delinea la misura dell'apporto del mondo professionale architettonico soprattutto torinese nella costruzione della Sestriere del secondo dopoguerra: da Gualtiero Casalegno a Amedeo Albertini, attraverso Carlo Alberto Bordogna e Sergio Hutter, fino a Sergio Jaretti ed Elio Luzi. Perché la Sestriere di quella fase, mentre Vittorio Bonadè Bottino continua a operare le scelte urbanistiche secondo le linee indicate dalla proprietà, non è costruita da geometri o ingegneri, ma dagli architetti colti della buona borghesia subalpina, cosa non così scontata se paragonata ad altri casi di stazioni invernali dell'Italia dell'epoca. E in questo quadro, il progetto inedito di Carlo Mollino scoperto proprio da Giulia Viale, o gli interventi realizzati da Roberto Gabetti e Aimaro Isola a partire dagli anni Settanta, assumono particolare rilievo e valore.

Le difficili domande su cui si chiude il volume non presentano risposte facili e immediate. Il cambiamento climatico, i crescenti costi di gestione, l'invecchiamento del patrimonio edilizio, la crisi innanzitutto culturale e economica della pratica sportiva dello sport da discesa, il venire meno di investitori privati sulle infrastrutture dello sci e l'ospitalità alberghiera, i continui mutamenti della scena politica internazionale che mutano d'improvviso le attese e le speranze dei gestori delle stazioni – si veda il caso dei turisti russi, su cui ad esempio Cervinia aveva momentaneamente ricostruito un certo successo del luogo – rappresentano incognite rilevanti, specie in un quadro nazionale dove manca una pianificazione turistica organica e reale. Dall'altro lato delle Alpi la situazione è un po' diversa, malgrado la crisi generalizzata, e stazioni come

Courchevel e Les Arcs restano tuttora luoghi di culto. Certo le silhouette delle Torri di Sestriere continuano a evocare delle valenze che non possono essere ridotte solo alla storia, e in qualche modo alla nostalgia, della grande epopea modernista in montagna. E forse bisognerebbe ripartire ancora una volta da lì.



INTRODUZIONE. IL SOGNO ALPINO DI UNA FAMIGLIA INDUSTRIALE TORINESE

Sestriere, oggi riconosciuta a livello internazionale come rinomata stazione sciistica, rappresenta molto più di un semplice polo turistico: è un laboratorio straordinario in cui il Novecento ha trovato una forma tangibile, dove l'architettura, l'urbanistica e l'industria si incontrano e dialogano con il paesaggio alpino. La sua storia non è solo quella di piste da sci e impianti moderni, ma di un progetto complesso e stratificato, in cui ogni edificio, ogni torre, ogni villa racconta la tensione tra modernità e tradizione, tra innovazione tecnica e memoria vernacolare. La stazione costituisce un esempio paradigmatico di come l'architettura possa divenire strumento di governo territoriale, di costruzione identitaria e di produzione di simboli capaci di durare nel tempo.

Il presente volume si propone di seguire Sestriere lungo tutto il suo percorso storico, dagli anni Trenta fino ai primi decenni del XXI secolo, mettendo in luce i principali attori – architetti, ingegneri, industriali e amministratori – e le scelte progettuali che hanno definito l'aspetto della stazione. Particolare attenzione è dedicata alla figura di Vittorio Bonadè Bottino e al ruolo degli ingegneri nel plasmare lo spazio urbano, spesso con un approccio pragmatico e quantitativo, dove la logica industriale e tecnica si intreccia con la volontà di creare un luogo capace di ospitare il turismo di massa senza rinunciare a un'identità propria. La stazione nasce come prodotto di una famiglia industriale, gli Agnelli, e la sua costruzione segue parametri di ottimizzazione, efficienza e profitto e lascia spazio a soluzioni architettoniche innovative e sperimentali.

La ricerca si concentra anche sulle tensioni tra l'eredità razionalista degli anni Trenta e le successive declinazioni della Modernità, come la megastruttura degli anni Settanta, i villaggi progettati per eventi internazionali e il recupero di edifici vernacolari, spesso reinterpretati in chiave residenziale o turistica. Il libro analizza come questi interventi

Nella pagina
precedente:
Acquerello del
Porico, Società
Incremento
del Sestriere,
opuscolo, 1934
(ASF, MSC
0149)

Nella pagina
seguente:
Albergo Principi
di Piemonte nel
2025. Fotografia
di Edoardo
Luciano

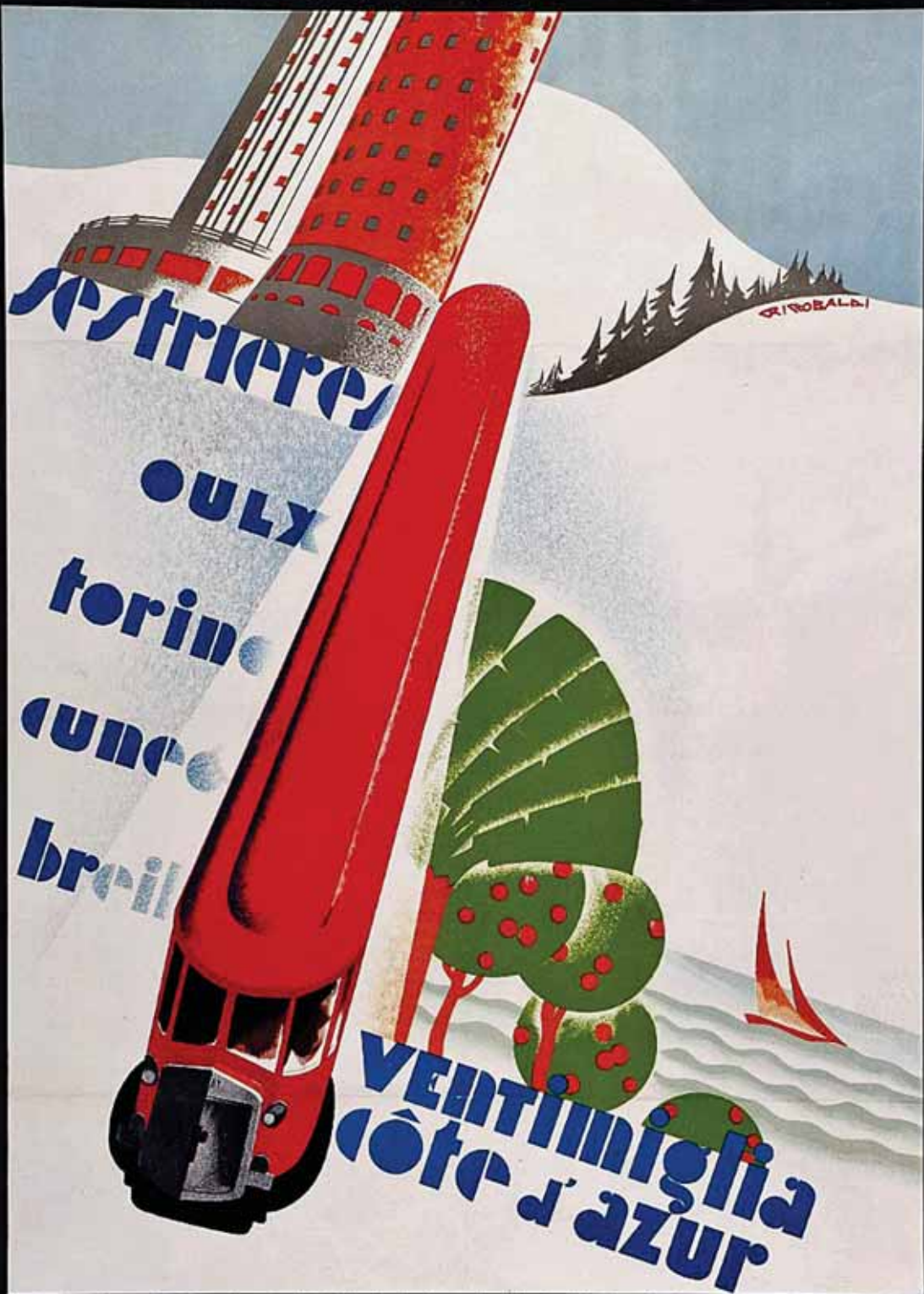
non siano semplicemente episodi architettonici isolati, ma parte di un disegno complessivo che cerca di integrare l'uomo nella montagna, conciliando esigenze funzionali e simboliche. In questo senso, Sestriere diventa uno specchio delle aspirazioni del Novecento: il desiderio di controllare e ordinare il territorio, di combinare efficienza tecnica e qualità estetica, di creare luoghi che siano al tempo stesso funzionali e iconici.

Un ulteriore aspetto che questo studio mette in evidenza riguarda la relazione tra Sestriere e il paesaggio alpino. La stazione non è stata imposta al territorio come un'estranea, ma è stata progettata in dialogo con le curve della conca, le pendenze, i venti e le visuali panoramiche. Gli edifici si dispongono secondo linee e volumi che rispondono alla morfologia naturale, talvolta riprendendo forme storiche, talvolta proponendo soluzioni moderne in grado di generare landmark riconoscibili. Le torri razionaliste, in particolare, costituiscono simboli duraturi, punti di riferimento visivi e segni di un'idea di progresso tecnico e tecnologico, che ancora oggi caratterizza la percezione della stazione.

Questo libro intende offrire, quindi, una lettura integrata e critica di Sestriere, unendo storia dell'architettura, urbanistica, cultura industriale e turismo, e mostrando come una località alpina possa riflettere le trasformazioni sociali, culturali ed economiche del Novecento. Si tratta di una storia che parla di spazi costruiti e di infrastrutture, ma anche di sogni, visioni e promesse di progresso, in cui la tecnica non è solo mezzo, ma valore, guida e simbolo di un'epoca. L'obiettivo è restituire al lettore la complessità di un luogo che continua a vivere tra memoria e modernità, tra esigenze funzionali e ricerca di identità, offrendo una prospettiva che possa servire tanto agli studiosi quanto agli appassionati di architettura e storia del territorio.

In ultima analisi, Sestriere emerge come un laboratorio del Novecento, dove l'architettura ha saputo trasformarsi in dispositivo politico, economico e culturale, dando forma concreta alle aspirazioni di un secolo che ha creduto nella tecnica come promessa di progresso. Ogni edificio, ogni intervento urbanistico e ogni progetto raccontano questa storia, offrendo uno sguardo privilegiato su come la Modernità abbia plasmato la montagna, e con essa l'immaginario del tempo e dello spazio alpino.





LITTORINA-FIAT 500
RIVIERA - SESTRIERES

LA NASCITA DI UNA MACCHINA TURISTICA (1929-1950)

Dalla crisi del 1929 a un sogno di *loisir*

Nel 1929, durante una colazione informale prese forma un progetto destinato a rivoluzionare il turismo alpino¹. Seduti attorno al tavolo vi erano Virginia Bourbon del Monte, suo marito Edoardo Agnelli – figlio di Giovanni, fondatore della Fiat, e padre di Gianni – e l'ingegnere Vittorio Bonadè Bottino, entrato in Fiat due anni prima, già iscritto al Fascio torinese e stretto collaboratore della famiglia Agnelli. Nel pieno di una crisi finanziaria, economica, sociale, mondiale, quando la produzione rallentava e il futuro appariva incerto, prendeva piede un'idea all'apparenza imprudente: costruire una nuova città per lo sci, una Saint-Moritz italiana, dotata di impianti d'avanguardia e raggiungibile da Torino in poche ore. Un rifugio esclusivo ma funzionale, pensato per un tempo libero moderno, borghese e motorizzato.

Proprio la congiuntura del 1929 rese possibile quell'incontro e innescò la frenesia progettuale: il crollo della domanda automobilistica sospese momentaneamente i piani di espansione della Fiat, liberando risorse, tempo e attenzione per iniziative collaterali². L'investimento in una nuova destinazione alpina, per quanto possa apparire assurdo, rispondeva anche a una strategia d'immagine mirata a riaffermare il ruolo guida della Fiat in tempi di crisi. Era una sfida doppia: da un lato, stimolare la ripresa dei consumi automobilistici una volta superata la crisi; dall'altro, esibire solidità economica attraverso un'impresa visionaria, costosa, e

Nella pagina precedente:
G. Riccobaldi del Bava,
manifesto pubblicitario,
1934 (ASF)

1. V. Bonadè Bottino e L. Lepri (a cura di), *Memorie di un borghese del Novecento*, Bompiani, Milano 2001, pp. 281-2.

2. Ibid.

interamente autofinanziata³. Un gesto coraggioso e spettacolare che trasformava l'idea di una stazione sciistica in alta quota in una dichiarazione di forza. Sul piano economico, la scelta di investire in beni immobili rappresentava anche un modo per diversificare le attività e preservare il capitale – di cui farà parte anche la costruzione dell'Hotel Principi di Piemonte in via Roma a Torino (1934-1936)⁴. Al termine della leggendaria colazione, Virginia Bourbon del Monte, congedandosi dall'ingegnere Bonadè Bottino, gli augurò buona fortuna per il primo impianto al Colle di Sestriere, segno evidente che il progetto era già entrato nella sua fase operativa⁵.

Oggi sembra quasi naturale che la scelta sia caduta su Sestriere: un'altitudine perfetta, pendii ideali per il discesismo, collegamenti relativamente comodi – a patto di avere un'automobile – e, dettaglio non trascurabile, terreni economici. Ma allora, non era così scontato. L'idea di costruire una stazione sciistica proprio sul Colle del Sestriere fu il risultato di valutazioni strategiche tutt'altro che lineari. La documentazione per ricostruirne l'iter decisionale è scarsa, i racconti si intrecciano e spesso si contraddicono. Secondo una versione riportata da Luciano Carta in un'opera divulgativa del 1999, la prima scelta sarebbe stata Clavière. Ma l'opposizione del podestà Ettore Santi – albergatore con interessi diretti nella zona – avrebbe irritato il senatore Agnelli al punto da liquidare la questione con una battuta rimasta nella memoria: «E nui anduma al Sestrières»⁶. Bardonecchia, già frequentata dalla Fiat grazie a un rifugio aziendale attivo dal 1928, dove si offrivano vitto e alloggio a 200 persone⁷, venne probabilmente valutata come alternativa. Così come Prà Catinat, dove tra il 1926 e il 1929 sorsero i sanatori popolari Agnelli su progetto di Emilio Decker e Vittorio Bonadè Bottino⁹ e dove, nel 1929, era stato progettato – ma non costruito – anche un *Capannone*

3. L. Carta, *Sestrières, la sua neve e la sua storia, 1869-1939*, Melli, Borgone di Susa, 1999. V. Castronovo, *Giovanni Agnelli, il fondatore*, Utet, Torino 2004, pp. 376-7.

4. A. Melis, *La ricostruzione del secondo tratto di via Roma a Torino*, in «L'Architettura Italiana», 12 dicembre 1938, pp. 347-420.

5. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 282.

6. L. Carta, *Sestrières, la sua neve e la sua storia, 1869-1939*, Melli, Borgone di Susa 1999, p. 101.

7. *Il dopolavoro: le istituzioni "FIAT" a favore dei propri addetti*, Camiciotti e Figli, Torino 1929, p. 50; V. De Grazia, *La taylorizzazione del tempo libero operaio nel regime fascista*, in «Studi Storici», 1978, 2, pp. 350-1.

8. *Il dopolavoro...*, cit., p. 10.

9. Cfr. M. E. Orabona, *Macchine per guarire. L'architettura sanatoriale: i sanatori Agnelli a Prà Catinat*, Rel. A. Dameri. Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e Valorizzazione del Patrimonio, 2015.

per sciatori¹⁰. D'altronde, il *modus operandi* di Fiat era quello di potenziare infrastrutture esistenti, piuttosto che costruirne da zero¹¹. Ma in questo caso la scelta di costruire una stazione sciistica proprio sul Colle del Sestriere era dettata innanzitutto dalla qualità eccezionale del terreno: le pendenze, l'altitudine e l'esposizione rendevano quel versante della Val Chisone perfetto per le discese. La geografia stessa si trasformerà ben presto in marchio, elevandosi da semplice dato fisico a simbolo identitario: «Fiaba d'alta quota», «Orizzonte a quota 2000», «La più alta d'Europa»¹². Si affermerà così una strategia di *branding* altimetrico destinata a sedimentarsi nel lessico pubblicitario del turismo sciistico europeo, fino a influenzare i nomi commerciali delle nuove località sciistiche sorte lungo tutto il Novecento (Courchevel 1850, Limone 1400, Arc 1600, Isola 2000, ecc.)¹³. Le *Memorie* di Vittorio Bonadè Bottino confermano che la scelta fu presa in tempi rapidi, orientata principalmente dalla conformazione naturale del sito.

Un secondo fattore determinante fu l'assenza di insediamenti urbani. Con una sola casa cantoniera, la cappella Regina Pacis e l'Albergo Possetto (aperto nel 1921)¹⁴, al Colle del Sestriere si potevano acquistare ampi appezzamenti a basso costo, senza trattative con grandi proprietari o necessità di riconversioni edilizie. L'ingegnere Alfredo Poletti¹⁵, futuro podestà di Sestriere, curò personalmente le trattative per l'acquisto dei terreni¹⁶, frammentati in centinaia di piccole proprietà, risultato di lunghe ripartizioni testamentarie di pascoli ormai abbandonati e in parte dimenticati dai numerosi eredi di quei montanari che avevano lasciato il Colle da decenni. Per evitare qualsiasi forma di speculazione, l'intera operazione si svolse in sordina, ma la sua portata emerge chiaramente

10. Capannone per sciatori a Prà Catinat, 1929 (MET, fondo Fiat Engineering, T406B).

11. M. Comba e R. D'Atorre, *Torino 1914-1976. La costruzione della città dalla prima guerra mondiale alla guerra fredda*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, 2020, p. 56.

12. Società Incremento del Sestriere, Sestriere, opuscolo, 1934 (ASF, MSC 0149, cartellonistica e pubblicità); *Fiat terra, mare, cielo*, Istituto Geografico De Agostini, Novara 1934, p. 109.

13. L. Chappis, *Les premiers pas avec Laurent Chappis*, in J.-F. Lyon-Caen (a cura di), L. Chappis, D. Pradelle e G. Rey-Millet, *Courchevel. Naissance d'une station*, Éditions du Linteau, Paris 2013, p. 34.

14. A. De Rossi, *Sestriere, la «città Novecento della neve»*, in Id., *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donzelli, Roma 2016, p. 215.

15. Ivi, pp. 282-3. L'ingegnere Poletti era anche direttore generale delle Tranvie Perosa-Pinerolo e della Sapav; cfr. «La Valsusa», 21 gennaio 1931; sarà primo podestà del Comune di Sestriere.

16. Riguardo l'acquisto dei terreni si vedano i primi capitoli di A. Del Grande, *L'invenzione del Sestriere*, rel. A. De Rossi e P. G. Tosoni, tesi di laurea specialistica, II Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino, 2010.

dalle mappe catastali del 1962¹⁷, che documentano in toto la straordinaria ricomposizione fondiaria attuata: un intervento mirato non solo a preservare le piste da future speculazioni, ma anche a rendere possibile la rivendita dei terreni edificabili solo dopo un ridisegno razionale e coerente dei lotti. Questo fa sì che l'invenzione di Sestriere possa essere letta anche come un investimento fondiario a lungo termine e a basso rischio: se i primi impianti di risalita fossero stati poco frequentati, la famiglia avrebbe perso una somma limitata. Ma a rendere davvero strategica – e, per certi aspetti, controintuitiva – la scelta di Sestriere fu la sua raggiungibilità esclusivamente automobilistica. La località, pur isolata, era collegata da una strada carrozzabile attraverso la Val Chisone, oppure da Oulx con autobus attraverso la Val di Susa dove, fin dal 1921, era attiva la linea SAPAV (Servizio Automobilistico Perosa-Alte Valli)¹⁸, poi affiancata da un collegamento tra Oulx e il Colle. Dal 1932, l'introduzione delle Littorine Fiat in Val di Susa – moderni convogli ferroviari leggeri – consolidò ulteriormente il controllo Fiat sui trasporti verso la nuova meta alpina¹⁹. In un'epoca segnata dal crollo della domanda automobilistica, gli Agnelli introdussero in Italia, proprio con Sestriere, l'idea della vacanza motorizzata: una mossa audace ma funzionale al rilancio del consumo privato²⁰. I manifesti pubblicitari Fiat non tarderanno a cogliere l'occasione: Sestriere diverrà il volto alpino di un'Italia che guarda alla velocità, al turismo e alla libertà individuale²¹ come orizzonti del progresso.

L'architetto e paesagista francese Laurent Chappis, in visita a Se-

17. Saes, *Planimetria Sestriere Colle*, disegno 307 a, 8 marzo 1962 (MET, fondo Fiat Engineering, 800).

18. S. Pace, *Per l'organizzazione scientifica del tempo libero, Architetture e sport a Sestriere negli anni trenta*, in G. Callegari, A. De Rossi e S. Pace (a cura di), *Paesaggi in verticale. Storia, progetto e valorizzazione del patrimonio alpino*, Marsilio, Venezia 2006, p. 88. Inoltre, si prevede la costruzione di una nuova stazioncina Sapav a Cesana, dotata anche di un desk e una vetrinetta per il turismo (MET, fondo Fiat Engineering, T406, stazione Sapav Cesana).

19. Castronovo, *Giovanni Agnelli...*, cit., p. 376. Si veda anche G. Riccobaldi del Bava, *Littorina Fiat, Riviera-Sestriere*, manifesto pubblicitario, 1934 (ASF, collezione dei manifesti Fiat).

20. R. Gabetti, *Architettura Industria Piemonte negli ultimi cinquant'anni*, Cassa di Risparmio di Torino, Torino 1977, p. 131. Il testo di Gabetti cita un articolo significativo: *Automobilismo e Potenza Nazionale*, in «Torino», 1930, p. 583.

21. Subito dopo alla Littorina Fiat del 1935 (Riccobaldi del Bava, *Littorina Fiat...*, cit.), l'immagine di Sestriere viene accostata alla Fiat 1500 nel 1935 (ASF, collezione dei manifesti Fiat) e alla Fiat 500 Topolino: Velan, *Vignetta per rivista Fiat 500 Topolino*, 1936, in P. Cerri, A. Lancellotti e C. Melli, *Manifesti dall'archivio Fiat 1900-1940*, Fabbri, Milano 1991, p. 193. Sull'argomento, si vedano: A. De Rossi, *Auto e sci. Un binomio squisitamente moderno*, in «L'Alpe», 2006, 13, pp. 28-33; M. Comba e R. D'Attorre, *1931: orizzonte a quota 2000*, in G. Belli, F. Capano e M. I. Pascariello (a cura di), *La città, il viaggio, il turismo. Percezione, produzione e trasformazione*, Cirice, Napoli 2017, pp. 1943-52.

striere nel 1946, coglierà proprio questa peculiarità nella genesi sestriese: «[Monsieur Agnelli] voulait une station qui puisse accueillir un maximum de voitures. En 1931, le plan de Sestrières avait un parking pour trois mille voitures»²². Una cifra impressionante, se si pensa che all'epoca in tutta Italia circolavano appena 150.000 autovetture²³, mentre la produzione mensile della Fiat nel 1927 si fermava a 3.884 unità²⁴. Sestriere diventava così non solo una nuova meta sciistica, ma un dispositivo per imporre nuovi stili di vita. La strategia sarebbe stata coronata con la costruzione di infrastrutture viarie (come la Torino-Milano e la radiale Stupinigi-None-Sestriere²⁵), con misure protezionistiche contro l'import di veicoli americani (27 giugno 1930)²⁶, e con l'alleggerimento della pressione fiscale sull'automobilista. Nel giugno 1932, Agnelli arrivò perfino a proporre una riduzione dell'orario di lavoro accompagnata da un aumento dei salari²⁷: una visione keynesiana²⁸ ante litteram per rilanciare i consumi e trasformare il tempo libero in un terreno fertile per l'espansione industriale²⁹. In quest'ottica, la stazione sciistica di Sestriere non fu che un tassello funzionale a una precisa idea di società addomesticata al consumo. A ciò si aggiunge un ulteriore livello di lettura: l'ambizione del senatore Agnelli di intervenire sul territorio di origine³⁰, la Val Chisone, in cui Sestriere si colloca. Oltre a essere il promotore della nuova stazione sciistica, Agnelli era anche podestà di Villar Perosa³¹, poco più a valle, e il suo impegno nell'area si era già manifestato con opere come i sanatori di Prà Catinat (1929-1930), il Villaggio Agnelli (1915-1918; 1935-1936)³² e l'ospedale di Pinerolo (1935). Tuttavia, a differenza del disegno urbanistico e sociale sistematico di Adriano Olivetti per la Valle d'Aosta, gli interventi di Agnelli appaiono sparsi e funzionali a obiettivi

22. Chappis, *Les premiers pas...*, cit., p. 27.

23. Nel 1925 circolavano 117.555 autoveicoli, come si evince da *Nascita e sviluppo dell'industria automobilistica*, in «Enciclopedia Treccani»: [https://www.treccani.it/enciclopedia/nascita-e-sviluppo-dell-industria-automobilistica_\(Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Tecnica\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/nascita-e-sviluppo-dell-industria-automobilistica_(Il-Contributo-italiano-alla-storia-del-Pensiero:-Tecnica)/) (ult. cons. 26 giugno 2026).

24. Castronovo, *Giovanni Agnelli...*, cit., p. 346.

25. Ivi, p. 376; De Rossi, *La costruzione delle Alpi...*, cit., pp. 211-33; 277.

26. Castronovo, *Giovanni Agnelli...*, cit., p. 345.

27. Ivi, pp. 367-8.

28. Si veda ad esempio il discorso di John Maynard Keynes pronunciato a Madrid nel giugno del 1930, *Economic Possibilities for our Grandchildren*, ripubblicato in Id., *La fine del «laissez faire» ed altri scritti*, Bollati Boringhieri, Torino 1991.

29. V. Bonadè Bottino, *Centenario della nascita di Giovanni Agnelli, incontri e ricordi*, dattiloscritto, 1966 (ASF).

30. Si veda in particolare Pace, *Per l'organizzazione scientifica del tempo libero...*, cit.

31. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 281.

32. Comba e D'Attorre, *Torino 1914-1976...*, cit., p. 104. Il secondo villaggio operaio, dedicato a Edoardo Agnelli, è progettato da Carlo Charbonnet.

specifici, più economici che comunitari³³, e riflettono una tendenza più ampia del capitalismo italiano degli anni Trenta³⁴: la montagna come laboratorio sociale, dove si costruiscono colonie, sanatori, infrastrutture e si organizzano attività dopolavoristiche, in linea con le politiche paternalistiche e poi autarchiche del regime. Tuttavia, rispetto alle precedenti iniziative di Giovanni Agnelli in Val Chisone, l'operazione di Sestriere segna una discontinuità sostanziale. Le prime esperienze, riconducibili a un modello di paternalismo industriale, rispondevano all'obiettivo di assicurare benessere alla manodopera locale, consolidando al contempo il consenso verso l'impresa. Sestriere, invece, rappresenta un salto di scala e di significato. Non è più un intervento volto al controllo o al miglioramento delle condizioni dei lavoratori, ma un'operazione di marketing territoriale, destinata a ridefinire l'immagine della Fiat e del suo fondatore in una dimensione nazionale e internazionale. L'azienda non si limita a organizzare lo spazio per il lavoro, ma plasma il territorio del tempo libero. In questo senso, l'intervento si colloca in un passaggio cruciale della cultura industriale italiana: dal paternalismo ottocentesco al capitalismo integrato del Novecento, dove l'impresa non produce solamente merci ma costruisce paesaggi, infrastrutture e immaginari collettivi. In questo contesto si inserisce anche l'istituzione della Commissione Nazionale Studi sulla Valorizzazione Autarchica della Montagna, che negli anni Trenta vede la partecipazione di figure chiave dell'industria e della politica, tra cui Adriano Olivetti, il conte Biscaretti di Ruffia, l'ingegner Tournon e lo stesso Giovanni Agnelli. La loro presenza al Primo Convegno di Ingegneria Montana³⁵ segnerà soltanto nel 1939 l'emergere di un discorso nazionale sulla montagna, come spazio da modellare secondo le esigenze dell'industria.

33. Cfr. C. Olmo (a cura di), *Costruire la città dell'uomo: Adriano Olivetti e l'urbanistica*, Edizioni di Comunità, Torino 2001.

34. Come, ad esempio, la famiglia Rothschild per Megève, Dino Lora Totino per Cervinia, Ermenegildo Zegna per lo sviluppo delle infrastrutture intorno a Biella, Adriano Olivetti per il piano della Valle d'Aosta; cfr. De Rossi, *La Costruzione delle Alpi...*, cit., p. 143. P. Marconi, *Il Piano Regolatore della Val d'Aosta*, Direzione ing. Adriano Olivetti. Architetti Banfi, Belgioioso, Bottoni, Figini, Peressutti, Pollini e Rogers, in «Architettura», 1937, p. 667. Si veda anche, citato da A. De Rossi e R. Belseinte, *Megève ou la transformation d'une agglomération montagnarde par les sports d'hiver*, in «Revue de géographie alpine», 1959, 2, p. 157. Si noti che anche se Megève è lanciata nei primi anni Venti, la prima teleferica risale al 1933; cfr. Belseinte, *Megève...*, cit., p. 164.

35. Sindacato Provinciale Fascista Ingegneri, *Atti del primo convegno di ingegneria montana*, Società Poligrafica Editrice, Torino 1940.

Il prototipo industriale della stazione sciistica integrata

Negli anni Dieci e Venti del Novecento, la pratica dello sci alpino si stava affermando soprattutto nelle Alpi orientali: mentre in Italia gli iscritti agli ski-club erano meno di 530, nelle regioni tedesche superavano i 20.000³⁶. Questo fenomeno aveva segnato un profondo mutamento nel rapporto con la montagna, che da meta termale ed estiva si riconfigurava come destinazione invernale sportiva. Nella seconda metà degli anni Venti, il mutamento si concretizzò così con un riassetto delle geografie turistiche alpine: il baricentro si spostò dalle storiche città di cura svizzere, come Davos e Saint-Moritz, verso località tedesche e austriache orientate allo sport invernale (Garmisch, Sankt Anton am Arlber, Zürs, Kitzbühel)³⁷. Molte di queste stazioni si dotarono di impianti di risalita, elemento chiave per rendere lo sci accessibile su larga scala.

In tale contesto, il progetto di Sestriere costituisce un *unicum* radicale: non si tratta più di adattare infrastrutture sciistiche a centri preesistenti, ma di concepire *ex novo* una stazione monofunzionale interamente dedicata allo sci alpino. Per renderlo possibile si attuò una pianificazione integrale, dalla scelta del sito, attraverso l'acquisizione dei terreni, il disegno delle piste, la costruzione degli impianti, e poi il pieno controllo dello sviluppo edilizio. Sestriere incarna così un modello industriale di turismo, saldamente guidato da una regia manageriale che precede di decenni le *stations intégrées* francesi³⁸ realizzate solo a partire dagli anni Sessanta e sotto regia pubblica. Come riconobbe infatti un osservatore francese, Sestriere rappresenta un «magnifique exemple d'organisation industrielle dans le domaine des sports d'hiver»³⁹, un prototipo di impresa turistica verticalmente integrata in un unico dispositivo progettuale. Ma Sestriere prefigura anche un'altra traiettoria, la fruizione di massa: «dal biglietto per la funivia al pranzo in stazione. Prezzi popolari. Anche le borse più modeste, anche la gente del popolo potrà permettersi una giornata lassù, d'inverno o d'estate»⁴⁰. Questa apertura a un'utenza non elitaria era resa possibile da un modello gestionale centralizzato e industriale, che ottimizzava costi e logistica. A differenza della Francia post-1964, dove l'intervento pubblico avrebbe mirato a contrastare lo

36. Denning, *Skiing into modernity...*, cit., p. 55.

37. De Rossi, *La Costruzione delle Alpi...*, cit., p. 25.

38. G. Mattana, *Sestriere: pionieri dello "ski total"*, in «La Stampa», 30 novembre 1973, p. 8. Si veda anche: E. Dansero e M. Puttilli, *Lo sviluppo turistico di una stazione alpina emblematica: Sestriere*, in *Identità, Qualità e Competitività territoriale Sviluppo economico e coesione nei Territori alpini*, XXXI conferenza italiana di scienze regionali, Aosta 2010, p. 213. Cfr. J.-F. Lyon-Caen (a cura di), *Stations de Sports d'hiver. Urbanisme & Architecture*, Éditions Lieux Dits, Lyon 2014.

39. *Sestrières vient de réaliser son troisième téléphérique*, in «Revue du ski», 1938, 9, p. 21.

40. G. Pestelli, *La funivia del Sestrières*, in «Le vie d'Italia», 1931, 12, p. 939.

spopolamento montano, a Sestriere l'investimento era privato e funzionale a una strategia di lungo termine già evidenziata: la creazione di una domanda turistica che sapesse generare, indirettamente, domanda automobilistica. Si tratta di un dispositivo capitalistico di matrice fordista, pensato per allargare il bacino dei consumatori secondo logiche di economia di scala, anticipando pratiche che nel turismo italiano torneranno solo negli anni Settanta. Tuttavia, nella fase iniziale del progetto (1931-1934), la committenza Fiat oscillerà fra due visioni: una prospettiva elitaria, incarnata dai grandi alberghi, destinata a una clientela selezionata e internazionale, in grado di legittimare l'impresa sul piano simbolico e di immagine e una prospettiva di massa controllata, rivolta a impiegati, studenti, tecnici e piccoli borghesi torinesi, per i quali si prevedevano soluzioni di soggiorno breve o addirittura giornaliero.

La genesi del progetto fu formalizzata il 21 aprile 1931 con la costituzione della Società Anonima Esercizi del Sestriere⁴¹ (Saes), fondata con l'obiettivo dichiarato di realizzare al Colle «una stazione turistica, specialmente invernale, di primo ordine, tale da poter competere con analoghe stazioni straniere»⁴². Il capitale sociale e l'organizzazione erano in mano a un gruppo guidato dall'ingegnere Vittorio Bonadè Bottino, figura chiave del progetto, e appoggiato da Giovanni Agnelli⁴³, un binomio tra competenza tecnica e capitale privato che si tradusse in una governance saldamente accentrata. In questa fase, Virginia Bourbon del Monte e Edoardo Agnelli sembrano progressivamente defilarsi, lasciando il centro della scena a figure più direttamente coinvolte negli aspetti tecnici e gestionali. L'impostazione era quella di un'impresa, dunque, oltre alla società madre, furono costituite due società controllate – l'Alberghiera del Sestriere e le Funivie del Sestriere – che si occupavano rispettivamente delle strutture ricettive e degli impianti e che avevano come obiettivo il:

conservare libero da qualunque costruzione il magnifico campo di neve [...] e per creare un piano regolatore di tutta la zona, allo scopo di impedire speculazioni di terzi e di coordinare le future costruzioni in un tutto armonico che, per posizione, forme architettoniche, decorazioni e manutenzione, riesca a conservare alla zona le bellezze del paesaggio, senza

41. P. Perotti, *Appunti per una storia della stazione invernale del Sestriere*, tesi di laurea del Politecnico di Torino, rel. M. Pozzetto, 1976, p. 51.

42. Verbale di riunione, 1° novembre 1932 (MET, fondo Fiat Engineering, T406B, cartella vendita appezzamenti).

43. Ibid.

le stonature e le brutture che hanno purtroppo guastato molti dei nostri migliori Paesi alpini⁴⁴.

In questo quadro, Bonadè Bottino si presentava non come un semplice progettista, ma come «promotore di iniziative»⁴⁵, amministratore Saes e regista di un sistema complesso. Nelle sue *Memorie*, emerge un modello sistemico che articola lo sviluppo della stazione in fasi sequenziali, secondo una logica di filiera mutuata dalla produzione manifatturiera⁴⁶: analisi preliminare di “prodotti simili” (sul modello dei viaggi-studio Fiat negli USA)⁴⁷, lancio degli impianti⁴⁸, costruzione, monitoraggio, reinvestimento⁴⁹.

Il primo passo fu l'acquisizione della quasi totalità dei terreni, indispensabile per attuare una ricomposizione fondiaria su larga scala che consentisse un controllo unitario dello sviluppo edilizio e impiantistico, limitando al contempo il rischio di iniziative speculative. L'operazione fu resa possibile dal lavoro meticoloso di Alfredo Poletti, incaricato di rintracciare gli eredi dei precedenti proprietari, spesso emigrati all'estero, e di condurre le trattative necessarie all'acquisto⁵⁰.

Parallelamente si avviò la definizione dell'assetto sportivo del comprensorio: i tracciati delle piste vennero individuati con il contributo del campione di sci alpino Hans Nöbl, amico di Edoardo Agnelli⁵¹, mentre la localizzazione del futuro trampolino di salto fu studiata con il supporto del norvegese Kielberg⁵². Solo a questo punto la società poté procedere alla progettazione dei primi impianti di risalita. Alla fine degli anni Venti,

44. Promemoria, s.d. [1931-2] (MET, fondo Fiat Engineering, T406B, cartella vendita appezzamenti).

45. Bonadè Bottino, *Memorie*, p. 2030 (APBB).

46. Sestriere precede un altro cantiere molto importante per Fiat, Mirafiori (1937-1939), la cui progettazione è stata definita da Banfo come «integrale» e riconosciuta come indispensabile per la creazione del Servizio Costruzioni Impianti Fiat (1939) e alla sua organizzazione sistematica per rendere possibile lo sviluppo di numerosi progetti contemporaneamente. Banfo, *Dal Lingotto a Mirafiori...*, cit., pp. 85-104, in particolare p. 95.

47. Definiti “campioni di realizzazioni” in Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 281.

48. Ivi, p. 282.

49. Ivi, pp. 289-90.

50. Ivi, pp. 282-3. L'ing. Poletti era per altro direttore generale delle Tranvie Perosa-Pinerolo e della Sapav; cfr. «La Valsusa», 21 gennaio 1931. Riguardo l'acquisto dei terreni si vedano i primi capitoli di Del Grande, *L'invenzione del Sestriere...*, cit.

51. Bonadè Bottino, *Memorie*, p. 2035 (APBB).

52. Ibid. Anche la localizzazione del trampolino sul lago Losette è individuata da un campione nella specialità, il saltatore norvegese Kielberg. Si veda Perotti, *Appunti per una storia della stazione invernale...*, cit., p. 51.

le funivie erano ancora tecnologie d'avanguardia⁵³: la Zugspitzbahn e la Kreuzeckbahn furono inaugurate a Garmisch nel 1926⁵⁴; la Patscherkofelbahn a Innsbruck nel 1928⁵⁵; la Cortina d'Ampezzo-Belvedere Pocol sempre nel 1926⁵⁶. Per questo motivo, Bonadè Bottino, con Ermanno Poletti⁵⁷, si recò nel 1930 a Innsbruck⁵⁸ per incontrare Herr Stelling, rappresentante della società di impianti di risalita Bleichert. Visitarono le più avanzate funivie dell'epoca, come la Zugspitze (1926) e la Patscherkofel (1928)⁵⁹. Entusiasti, presero accordi con la Bleichert per progettare la prima funivia che avrebbe collegato il colle di Sestriere al monte Sises, inaugurata nel 1931 come una delle prime in Italia pensate appositamente per sciatori. Fu pensata a due tronchi per permettere di differenziare l'offerta: principianti fino all'Alpette, esperti fino al Sises. L'impianto, lungo 1803 m con 565 m di dislivello⁶⁰, venne costruito con fune singola – soluzione tecnica presto superata⁶¹ – ma realizzato in tempi record grazie a un consorzio industriale nazionale, quasi proto-autarchico (Fiat, Ilva, Riv, Tecnomasio, Reggiane)⁶². L'impianto fu da subito inserito in una retorica della modernità dinamica e la funivia come «aeroplano della montagna»⁶³ affiancato all'automobile come simbolo di conquista altimetrica. Il progetto – che comprendeva anche uno ski-lift non realizzato⁶⁴ – esprime un'ossessione per la velocità.

Questo atteggiamento traduceva sul piano territoriale la cultura ingegneristica della Fiat, fondata sull'idea che ogni oggetto – quindi anche l'ambiente – potesse essere ottimizzato attraverso il progetto e la tecnologia. Da questa impostazione derivava anche la scelta di fondare l'intera operazione sugli impianti di risalita, considerati non semplicemente

53. Nel 1928 era già stata costruita dalla ditta Ceretti & Tanfani la funivia Fenestelle-Pra Catinat per collegare il sanatorio Agnelli a valle, ma si tratta, come per altri impianti, di un'infrastruttura non costruita per lo sci di discesa. Ivi, p. 118.

54. P. von Bleichert, *Adolf Bleichert & Co.'s Wire Rope Systems*, Independently published 2019.

55. De Rossi, *La costruzione...*, cit., p. 114.

56. Ivi, p. 117.

57. Figlio di Alfredo Poletti, fiduciario del Senatore per le relazioni nel Pinerolese; cfr. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 282.

58. Bonadè Bottino, *Memorie*, p. 1902 (APBB).

59. Perotti, *Appunti per una storia della stazione invernale...*, cit., p. 67.

60. Ivi, p. 119.

61. Perotti, *Allegato A. Torino 20.11.1975 Intervista con l'ing. Vittorio Bonadè Bottino...*, cit., p. 4.

62. Ivi, p. 936.

63. Pestelli, *La funivia del Sestrières*, cit.

64. Saes, Stazione d'arrivo della skilovia, s.d. [1935] (MET, fondo Fiat Engineering, T406). Lo ski-lift era un mezzo allora poco diffuso: il primo è inaugurato a Natale del 1934 a Davos, in Lyon-Caen (a cura di), *Stations de Sports d'hiver...*, cit., p. 25.

infrastrutture di servizio ma dispositivi generatori di forma e di senso. La stazione non è infatti stata generata per stratificazione edilizia ma per propagazione infrastrutturale: un organismo integrato, pianificato come una macchina, in cui ogni elemento – tecnico, architettonico, paesaggistico – era calibrato in rapporto a un disegno unitario di efficienza e controllo. La progettazione degli impianti di risalita può essere letta anche come un gesto estetico, nel quale la visione ingegneristica diventa linguaggio architettonico: come nelle fabbriche Fiat, la forma non poteva essere se non il risultato della funzione, ma la funzione diventava a sua volta il manifesto di un'estetica del progresso. Non a caso, dunque, le stazioni color ocra si stagliavano come icone, presenze meccaniche nel paesaggio innevato che segnavano l'inizio della costruzione dell'identità visuale della località. Le quattro stazioni – partenza, intermedia, arrivo, Belvedere – costituivano un sistema organico, culminante sulla agognata vetta. Questi edifici – progettati da Bonadè Bottino⁶⁵ – costituivano, inoltre, una delle prime applicazioni del razionalismo in quota: realizzati in calcestruzzo armato, erano stati pensati come volumi funzionali e privi di decorazioni che finivano per evocare una poeticità metafisica. La stazione di partenza, costruita dalla ditta Mantelli⁶⁶, era un nodo funzionale polivalente, dotato di spogliatoi, ristorante, terrazze e telefono pubblico⁶⁷. La cura nella distribuzione funzionale ne fece un esempio in scala ridotta di quella progettazione integrata che pervadeva tutta la pianificazione di Sestriere: «spogliatoi, gabinetti di toeletta, autorimesse, ristorante [...], un'ampia terrazza, un magnifico atrio, il bar, il telefono pubblico [...]»⁶⁸. All'arrivo del Sises un grande oggetto⁶⁹ invitava lo sguardo a spaziare sulla valle, mentre in cima alla montagna il Belvedere, un originale edificio a base di dodecaedro, articolato su due piani, permetteva una visione panoramica a 360° sulle cime circostanti, creando di fatto un legame tra esperienza sportiva e dimensione estetica del paesaggio alpino. L'opera di Bonadè Bottino si inseriva in una più ampia stagione di architetture alpine razionaliste europee, in dialogo con le coeve stazioni delle téléphériques del Salève, a Ginevra, e di Veyrier-du-Lac,

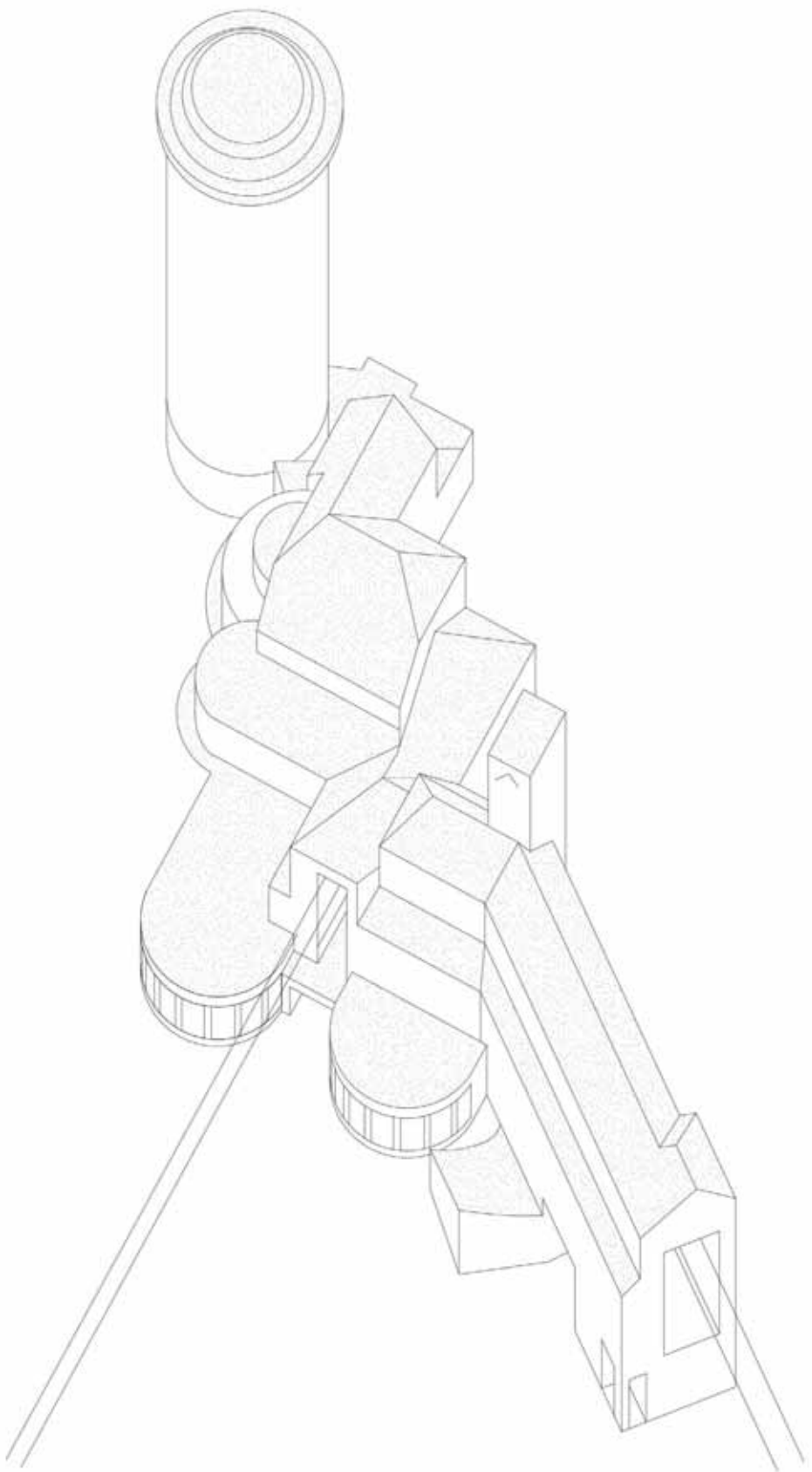
65. V. Bonadè Bottino, *Opere*, s.d. (APBB, scatola 22). Prove di carico per albergo Monte-Sises e Funivia Alpette-Sises effettuate nel novembre del 1931. V. Bonadè Bottino, *Sestrières Funivia, Belvedere al monte Sises, stazione intermedia e stazione superiore*, s.d. (APBB, tavole sparse).

66. Società Anonima Incremento Turistico del Sestriere, *Planimetria del Colle di Sestrières*, 1:1000, s.d. [1931] (MET, fondo Fiat Engineering, T406, Cartella piano regolatore).

67. Pestelli, *La funivia del Sestrières*, cit., p. 938.

68. Ibid.

69. Nel primo progetto della stazione d'arrivo (APBB) questo oggetto non era previsto.



sul Mont-Baron, progettate da André Rebuffel nel 1932⁷⁰. Questi edifici condividono almeno tre tratti comuni: l'uso del calcestruzzo armato, la proiezione verso il paesaggio con volumi aggettanti e una chiara ispirazione all'architettura navale. A Ginevra e a Sestriere le allusioni si colgono nelle linee curve e negli spigoli smussati; a Veyrier-du-Lac si fanno esplicite nella terrazza a forma di prua, con tanto di oblò, che trasforma l'edificio in una sorta di nave ancorata alla montagna.

Nella pagina precedente:
G. Viale,
Ridiseño del
complesso
della Torre-
Banchetta-
Sises, basato
sui documenti
dell'APBB

Castelli incantati e *human garages*

Nel 1931, con l'inaugurazione della prima funivia e il suo successo, la Saes iniziò a spostare i propri sforzi sull'organizzazione dell'accoglienza alberghiera e tra il 1931 e il 1932 vennero avviati i cantieri di due hotel: il Principi di Piemonte (maggio 1931-fine 1932) e la Torre (maggio-novembre 1932)⁷¹. Il primo, destinato a una clientela d'élite, doveva sorgere su un'altura che si affacciava sul vallone della Ripa, mentre il secondo doveva essere edificato sul pianoro del colle, a ridosso della funivia Alpette-Sises, con cui condivideva la funzione di nodo logistico della stazione sciistica, specie con la previsione della costruzione della funivia Banchetta (nel 1934)⁷². Questa collocazione fisica riflette due differenti, possibili, Sestriere: da un lato quella di Edoardo Agnelli e Virginia, che la immaginavano come meta di un turismo internazionale di alta gamma; dall'altro quella di Giovanni Agnelli, più incline a intercettare una clientela massificata, composta anche da visitatori giornalieri o del fine settimana.

Giovanni Agnelli scelse comunque di dare priorità al progetto proposto dai due giovani parenti e affidò l'avvio dei lavori del Principi di Piemonte – il primo cantiere a partire – a Giovanni Chevalley (1868-1954), architetto torinese noto per la sua attività al servizio dell'aristocrazia locale e per i legami personali con la famiglia Agnelli⁷³. Una foto del cantiere compare già nel 1931 in un numero de «Le Vie d'Italia»⁷⁴ dedicato alle nuove funivie del Sestriere, ma l'edificio sarà inaugurato solo nel 1934, dopo un lungo e problematico cantiere che culminerà in un

70. J-F. Lyon-Caen (a cura di), *Montagnes, territoires d'inventions*, École d'architecture de Grenoble, Grenoble 2003, pp. 40-1.

71. V. Bonadè Bottino, *Opere eseguite*, s.d. (APBB, scatola 22); V. Bonadè Bottino, *Albergo turistico "La Torre di Sestrières"*, in «L'Architettura Italiana», 1933, 3, p. 53.

72. Bonadè Bottino, *Opere eseguite*, cit. «Funivia Banchetta: primo impianto luglio 1933; collaudo c.s. gennaio 1934, ampliamento luglio 1934».

73. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 289-90.

74. Pestelli, *La funivia del Sestrières*, cit.



parziale crollo strutturale⁷⁵. Solo l'intervento dell'ingegnere Bonadè Bottino, subentrato nella direzione dei lavori, permetterà di portare a termine l'opera⁷⁶. Il progetto dell'Hotel Principi di Piemonte è firmato da Chevalley con la collaborazione del giovane Mario Passanti⁷⁷, che pochi anni dopo sarà coinvolto anche nella progettazione del Portico (1935). Formatosi alla Scuola di Applicazione di Torino nel 1891, Chevalley aveva iniziato la carriera come assistente di Carlo Ceppi, figura centrale della stagione eclettica torinese⁷⁸. All'inizio degli anni Trenta era ormai un architetto consolidato, con alle spalle una produzione che spazia dai villini borghesi ai restauri di palazzi nobiliari⁷⁹, fino a interventi urbanistici di rilievo come il Turinetto Soprano (villaggio alpino ricostruito nel parco del Valentino in occasione dell'Esposizione Internazionale di Torino del 1911)⁸⁰ e la sistemazione di piazza d'Armi di Torino (1912). Nel 1928 presiedeva la commissione tecnica dell'Esposizione Nazionale di Torino⁸¹ e, su incarico di Edoardo Agnelli, aveva da poco concluso l'ampliamento e la decorazione della residenza di famiglia in corso Matteotti 26 (allora Oporto)⁸², a Torino. La sua presenza a Sestriere era, in questo senso, l'estensione naturale di un rapporto professionale già rodato, all'interno di un sistema familiare che affida l'ideazione dell'ambiente alpino a progettisti fidati.

Nella pagina precedente:
Albergo Principi di Piemonte nel 2025. Fotografia di Nicola Roggero

75. Secondo Bonadè Bottino i ritardi erano dovuti a una serie di fattori: «[...] gli architetti Chevalley e Passanti, già per natura indecisi, si trovavano alle prese con donna Virginia, con i suoi consiglieri, ambientatori, decoratori, mobiliere, e dovevano affrontare varianti o interruzioni che esasperavano i nostri programmi». In Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 295. Durante il cantiere vi fu anche un crollo che passò sotto silenzio se non per una breve notizia sulla «Gazzetta del Popolo» (18 novembre 1931), come riportato da Perotti, *Appunti per una storia...*, cit., p. 101.

76. Bonadè Bottino, *Opere eseguite*, cit.

77. Perotti, *Allegato A. Torino 20.11.1975 Intervista con l'ing. Vittorio Bonadè Bottino...*, cit., p. 6.

78. A. S. Massaia, *Giovanni Chevalley architetto (1868-1954) dall'Eclettismo allo Stile Novecento*, in «Studi piemontesi», 1997, 26, p. 19.

79. Ad esempio, il Villino via Silvio Pellico angolo corso Massimo D'Azeglio (1903-1904) con l'ingegnere Torasso, il restauro della Villa Amoretti a Torino per il conte Vittorio Rignon (1905-1906), il villino in via Magenta 29 a Torino (1910-1911). In Società degli ingegneri e degli architetti in Torino (a cura di), *Giovanni Chevalley architetto*, Società degli ingegneri e degli architetti, Torino 1951, pp. 45-8.

80. De Rossi, *Architettura alpina...*, cit., pp. 31-2. Il piano del Turinetto era stato stilato insieme con l'architetto Alfonso Morelli.

81. Massaia, *Giovanni Chevalley architetto...*, cit., pp. 20-3.

82. Società degli ingegneri e degli architetti in Torino (a cura di), *Giovanni Chevalley architetto...*, cit., p. 47. G. Chevalley, *Riattamento e sopraelevazione casa*, corso Matteotti 26 (già Oporto), pratica 861 del 1925; G. Chevalley, *Sopraelevazione casa verso via Papacino*, pratica 270 del 1926 (AST).

Il Principi di Piemonte sorgeva in posizione defilata rispetto al centro della stazione, su un'altura al margine del bosco, con un duplice intento: separare fisicamente la clientela d'élite da quella ordinaria⁸³ e inserire l'hotel in un paesaggio fiabesco. Sin dall'origine, l'operazione Principi di Piemonte assunse un ruolo determinante nella tenuta economica della stazione sciistica: le rendite dell'altro albergo della stazione – La Torre, costruito poco dopo e concepito come struttura popolare – saranno infatti considerate trascurabili. Spettava dunque al Principi di Piemonte il compito di catalizzare un turismo internazionale alto spendente, capace di legittimare l'intero progetto attraverso prestigio e visibilità. Il Principi di Piemonte si configurava perciò come luogo di soggiorno prolungato⁸⁴ e contemplativo, offrendo ampi spazi comuni al piano terra – sale da soggiorno, da gioco, da ballo, parrucchieri – per un totale di oltre 700 m², e un rapporto tra spazi di servizio e camere di 2:1⁸⁵, a dimostrazione dell'ampiezza dei servizi e della «signorilità dell'ambiente»⁸⁶.

Il Principi di Piemonte non si discostava troppo dalla composizione tripartita (hall centrale e corpi laterali simmetrici) dei più celebri alberghi svizzeri come il Grand Hotel di Saint-Moritz⁸⁷ (Karl Koller, 1910) e il Palace Hotel (Chiodera e Tschudy, 1896), mentre sembrerebbe aver tratto dal Caux Palace Hotel di Montreux (Eugène Jost, 1902-1906) la facciata arcuata rivolta verso il paesaggio – unica nel repertorio di Chevalley e inedita anche per il giovane Passanti, che la presenterà in seguito a Erich Mendelsohn nel tentativo di entrare nel suo studio⁸⁸. Tuttavia, è all'Hotel Suvretta di Saint-Moritz (Koller, 1912) che l'edificio deve le sue soluzioni più caratterizzanti: timpano centrale e due torrette simmetriche sul fronte a monte. La somiglianza non era casuale: la progettazione della parte tecnico-funzionale del Principi di Piemonte era supervisionata da Hans Bon, all'epoca direttore del Suvretta, cui era stato esplicitamente richiesto un parere⁸⁹. Questi riferimenti alla tradizione dei Grand Hotel europei – dalla tripartizione della facciata alle torrette – si contaminano però con elementi moderni: suite e camere comunicanti, bagno con wc

83. «Desiderando infine che l'albergo avesse una certa distinzione s'imponeva un'ubicazione alquanto lontana dalle strade di transito o da altri esercizi più modesti»: in *Albergo Principi di Piemonte al Colle del Sestrières*, in «L'Architettura italiana», 1933, 7, p. 141.

84. Ibid.

85. Ivi, p. 143.

86. Ivi, p. 145. Sono presenti 80 persone per il servizio all'albergo.

87. Si veda J. D'Ormesson et al., *Grand Hotel: the golden age of palace hotel. An architectural and social history*, Chartwell Books, Secaucus 1984, pp. 21; 270-2.

88. G. Torretta, *L'opera di Passanti e il suo rapporto con la cultura centro-europea*, in R. Rigamonti (a cura di), *Mario Passanti: architetto docente universitario. Seminario di studi*, Celid, Torino 1995, p. 35.

89. Perotti, *Appunti per una storia della stazione invernale...*, cit., p. 101.

separato, struttura in cemento armato e ampi cavedi per gli impianti, ampie vetrate, balaustre metalliche a tubi orizzontali, pilastri lisci e privi di ornamenti. Come nelle altre architetture del primo nucleo del Sestriere, ogni richiamo al vernacolare alpino è deliberatamente escluso a favore di un «novecentismo d'alta montagna»⁹⁰ – sobrio e razionale. Infine, per non minare l'estetica del corpo alberghiero, viene costruito un padiglione retrostante basso, nascosto alla vista e raccordato al corpo principale da un diedro per ospitare i locali di servizio e le camere del personale.

Sebbene il primo cantiere avviato fosse quello dell'hotel d'élite, a livello quantitativo è però l'hotel popolare a prevalere per capacità: la Torre dispone di 163 camere, contro le 76 del Principi di Piemonte⁹¹. Questo dato evidenzia chiaramente la volontà di Giovanni Agnelli di soddisfare non solo una clientela selezionata, ma anche il nascente turismo di massa, come aveva già spiegato a Bonadè Bottino durante un viaggio di studio a Saint-Moritz, dove proprio questo genere di strutture mancava del tutto⁹². Il Principi di Piemonte e la Torre, pur coesistendo all'interno dello stesso progetto di sviluppo, incarnavano universi culturali distinti in cui la Torre si presentava come un dormitorio moderno per sciatori razionale, funzionale, ed espressione diretta della cultura industriale. Per questo è situata in prossimità del parcheggio principale e degli impianti, a servizio di una frequentazione più ampia, più dinamica e occasionale.

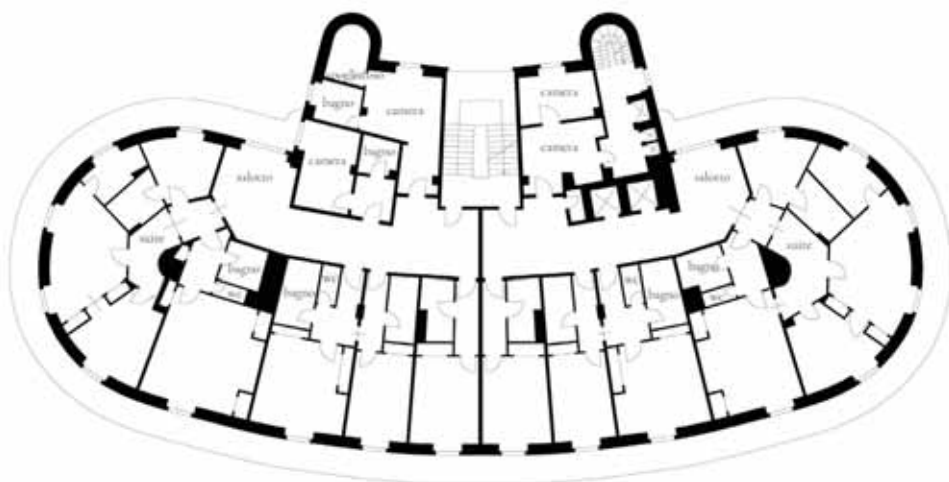
Agnelli affidò la progettazione dell'hotel "popolare" non a un architetto di formazione accademica come Giovanni Chevalley, bensì all'ingegnere Vittorio Bonadè Bottino, esperto di edilizia industriale. La scelta di una figura tecnica e pragmatica, piuttosto che artistica, segnala una strategia chiara: contenere i costi, privilegiare la funzionalità e costruire in tempi rapidi. La Torre fu infatti completata in soli 90 giorni, permettendo a Bonadè Bottino di vincere una scommessa di 500 £ contro Agnelli⁹³.

90. Pestelli, *La funivia del Sestrières*, cit., p. 939.

91. *Albergo Principi di Piemonte al Colle del Sestrières*, in «L'Architettura italiana», 1933, 7, pp. 141-9; V. Bonadè Bottino, *Albergo turistico "La Torre di Sestrières"*, in «L'Architettura Italiana», 1933, 3, pp. 45-56.

92. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 284.

93. Bonadè Bottino, *Memorie*, p. 1928 (APBB). Si vedano *Note di spesa, cassa, del mese di dicembre*. Secondo il calcolatore del «Il Sole 24ore» 500 £ nel 1932 equivalgono a poco più di 500 € attuali; cfr. L. Tremolada, «Se potessi avere...». *Calcola il potere d'acquisto in lire ed euro con la macchina del tempo*, in «Il Sole 24ore», 14 aprile 2015: <https://www.infodata.ilssole24ore.com/2015/04/14/se-potessi-avere-calcola-il-potere-dacquisto-in-lire-ed-euro-con-la-macchina-del-tempo/> (ult. cons. 26 giugno 2026).



G. Viale, Ridisegno del piano tipo del Principi di Piemonte, basato sui documenti conservati al MET

Il volume architettonico scelto – una torre cilindrica alta 38,10 m (ben oltre il limite fissato nel Regno di 24 m)⁹⁴ e con un diametro a filo esterno di 18 m⁹⁵ – non è casuale. Contrariamente ai modelli “a stecca” o “a monastero”, esclusi per evitare un impatto eccessivo sul paesaggio, la forma verticale consentiva un ingombro ridotto, una maggiore efficienza impiantistica⁹⁶ e un effetto simbolico potente. La Torre si presentava come il landmark della nuova stazione sciistica, visibile da lontano, immediatamente riconoscibile, perfetto per incarnarne la modernità. Il suo profilo si prestava anche alla comunicazione pubblicitaria, come dimostrano le campagne Fiat che descrivevano Sestriere come una «Fiaba d’alta quota, fiaba 2000, realizzata in cemento ed acciaio»⁹⁷. La Torre aveva infatti una struttura portante in cemento armato, con pilastri perimetrali e un tamburo continuo a partire dal tredicesimo piano⁹⁸ e si collegava alla partenza della funivia Alpette-Sises e al suo ampliamento con la partenza della Banchetta (1934)⁹⁹ da cui si dipartono le funi verso le vette. Tale configurazione architettonica e infrastrutturale esplicitava con immediatezza la funzione dell’edificio come nodo integrato tra ospitalità e impianti di risalita: l’esperienza sciistica iniziava direttamente dall’albergo, eliminando ogni soluzione di continuità tra spazio dell’abitare e spazio dello sport.

L’interior design della Torre venne affidato a un gruppo multidisciplinare: ingegneri, carrozzieri, arredatori¹⁰⁰ collaborarono per sviluppare ambienti abitativi ispirati al principio dell’*Existenzminimum*, formulato dal Ciam di Francoforte nel 1929¹⁰¹. Ciascuna «cabina marina»¹⁰² delle 160 totali occupava una superficie di appena 6,5 m² progettata per accogliere ospiti che potevano permettersi «una spesa di alloggio non

94. *Grattacielo o conigliera?*, in «Domus», 1929, 10, p. 1.

95. Bonadè Bottino, *Albergo turistico “La Torre di Sestrières”...*, cit., p. 49.

96. Bonadè Bottino, *Memorie*, p. 1960 (APBB). Nell’articolo Bonadè Bottino, *Albergo turistico “La Torre di Sestrières”...*, cit., p. 50, l’ingegnere calcola che le stesse stanze, distribuite in un albergo tradizionale, avrebbero occupato 9.800 m³, anziché 8.200 della Torre.

97. *Fiat terra, mare, cielo...*, cit., p. 109.

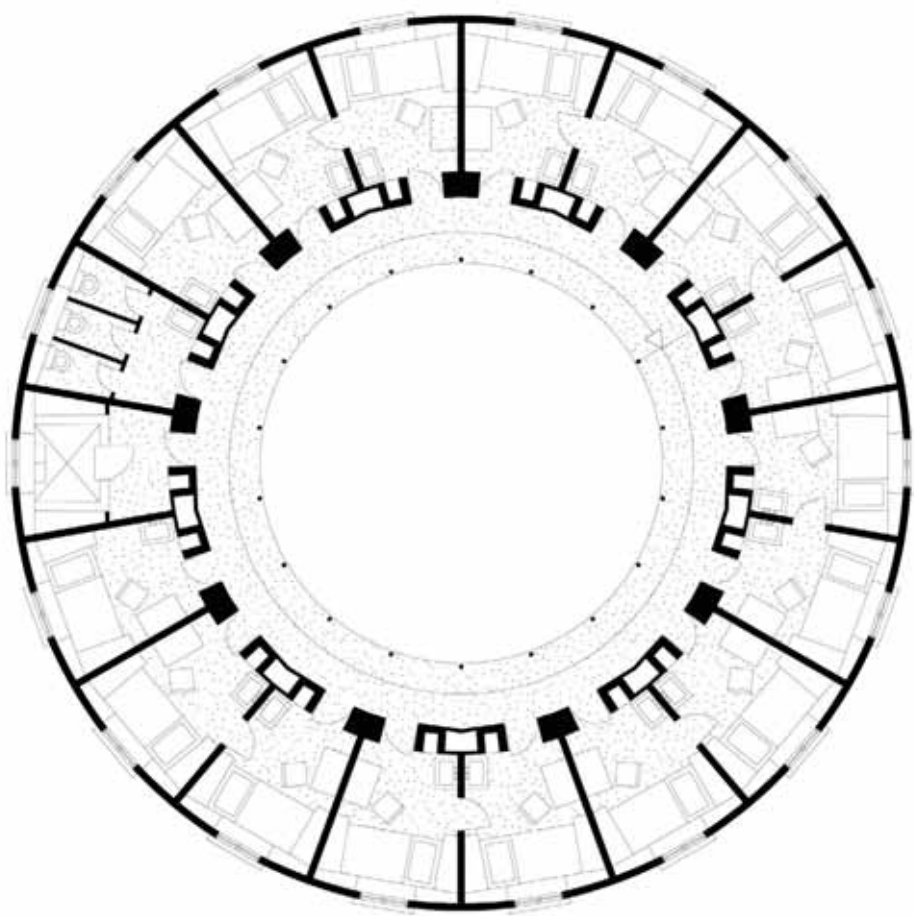
98. Lettera dell’ingegnere Mantelli a Bonadè Bottino dell’8 agosto 1933 (MET, fondo Fiat Engineering, T406).

99. Bonadè Bottino, *Opere eseguite*, cit. «Funivia Banchetta: primo impianto luglio 1933; collaudo c.s. gennaio 1934, ampliamento luglio 1934».

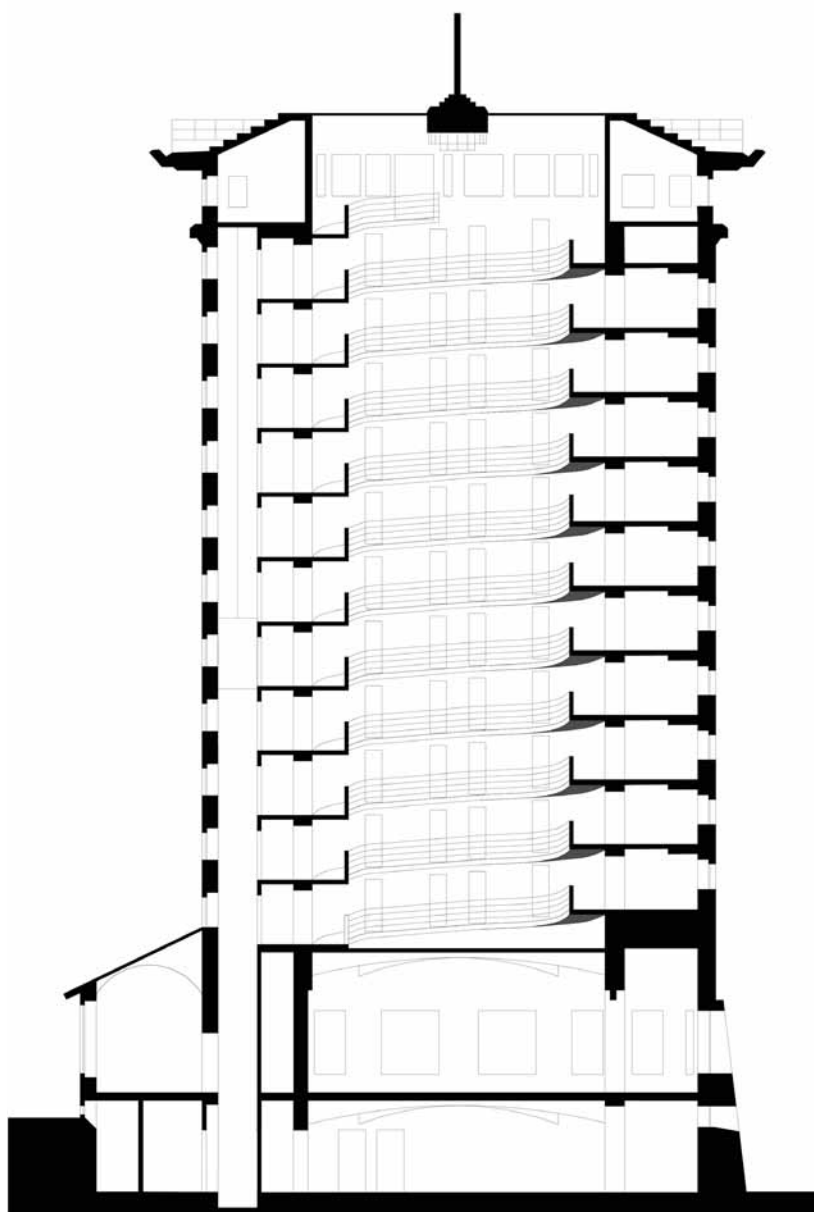
100. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 287.

101. K. Frampton, *Modern Architecture. A critical history*, V edizione, Thames & Hudson, London 2020 (1980), p. 205.

102. V. Bonadè Bottino, Documentazione del 10 luglio 1933 inviata alla Triennale (MET, fondo Fiat Engineering, T406).



Qui e alla pagina seguente: G. Viale, Ridisegno di una spira tipo e della sezione dell'albergo Torre basato sui documenti conservati al MET



superiore alle dieci lire al giorno»¹⁰³. Il modello spaziale era ispirato alle cabine navali e ai vagoni letto, riferimento per l'architettura già suggerito da Le Corbusier nel 1923¹⁰⁴. La logica era modulare e funzionale: letti trasformabili in divano, armadi a muro, lavabo con acqua corrente (i bagni erano comuni a ogni piano), radiatore, radio, pavimento in gomma. La distribuzione interna dell'hotel era altrettanto innovativa. Le camere si articolavano lungo una rampa elicoidale continua sostenuta a sbalzo, suggerita dallo stesso Agnelli¹⁰⁵, e illuminata da un lucernario centrale in cemento e vetro¹⁰⁶. Le forme della rampa suggerivano leggerezza e dinamicità, grazie alla struttura a sbalzo e al disegno di corrimani tubolari. La rampa era figlia dell'esperienza accumulata da Bonadè Bottino nel cantiere dello stabilimento Fiat Lingotto¹⁰⁷ dove aveva avuto modo di progettare le rampe che permettevano di portare le automobili appena prodotte alla pista di prova in cima all'edificio. Questo sistema distributivo applicato a un albergo era però assolutamente inedito, perciò catturò ben presto l'attenzione della stampa ma non senza critiche: la rampa poteva talvolta risultare rumorosa (solo una porta divide la stanza dal grande volume vuoto centrale) e la circolazione era complessa in caso di emergenza. Le critiche più dure, però, riguardarono la competitività economica dell'offerta – che era stata messa al centro del progetto – sottolineando come altre località alpine offrissero tariffe inferiori¹⁰⁸. Malgrado tutto, la Torre riusciva a garantire un livello di comfort sorprendente per la sua categoria e il suo tempo.

L'apprezzamento per questo edificio fu tale che a distanza di pochissimo tempo venne avviato il cantiere di un'altra torre, il Duchi d'Aosta. Questo – così denominato forse a compensare la preferenza già accordata al ramo principale della dinastia sabauda con la dedizione al Principe di Piemonte¹⁰⁹ – rappresenta un'evoluzione perfezionata

103. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 288. Secondo il calcolatore del «Il Sole 24ore» 10 £ nel 1932 equivalgono a poco più di 10 € attuali; cfr. Tremolada, «Se potessi avere...», cit.

104. Le Corbusier, *Vers une architecture*, Saignier, Paris 1923. La prima edizione aveva in copertina il transatlantico Aquitania; cfr. A. Giannetti, *Club nautici e stabilimenti balneari. La villeggiatura per tutti e lo "style paquebot"*, in F. Mangone, G. Belli e M. G. Tampieri (a cura di), *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, FrancoAngeli, Milano 2015, pp. 73-86.

105. Bonadè Bottino, *Albergo turistico "La Torre di Sestrières"*..., cit., p. 49.

106. Il lucernaio è costruito dalla Mantelli & Corbella con piastrelle in vetro della Vetro-Beton-Ferro (ing. Cipriani, Genova): si veda Lettera di [nome illeggibile] Cipriani a Edoardo Boccadè [Vittorio Bonadè, un errore], del 22 febbraio 1933 (MET, fondo Fiat Engineering, T406).

107. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 289.

108. G. G., *Albergo Turistico La Torre al Sestrières*, in «Case d'Oggi», 1933, 5, pp. 148-50.

109. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 295.

rispetto alla Torre di Sestriere. Inaugurata nel 1934 (insieme al Principi di Piemonte), si distingueva dalla precedente anzitutto per l'aspetto esteriore: il trattamento delle superfici murarie risultava più uniforme, privo della tripartizione base-corpo-coronamento, mentre grandi nervature semicircolari accentuavano con decisione la verticalità dell'edificio¹¹⁰. Dal punto di vista funzionale e distributivo, il Duchi si configurava come una struttura di categoria superiore, pensata per un'utenza più esigente¹¹¹: gli interni erano curati e progettati su disegno di Giò Ponti e Emilio Pulitzer-Finali¹¹², con la presenza di bagni privati in ogni camera. Venne inoltre affrontata e risolta la questione dell'isolamento acustico, che aveva suscitato criticità nella Torre: tra l'ambiente della camera e il pozzo centrale vennero interposti i locali da bagno e toeletta, creando un'efficace barriera acustica.

Inaugurata, volutamente, nello stesso anno del Principi di Piemonte, la Torre Duchi d'Aosta si inseriva in un disegno più ampio voluto da Giovanni Agnelli per armonizzare le diverse anime della nuova stazione. L'inserimento del Duchi d'Aosta fungeva, infatti, da elemento intermedio capace di colmare lo squilibrio tra i due estremi incarnati dalla Torre, razionale ed economica da un lato, e il Principi di Piemonte¹¹³ (il secondo albergo di alta gamma di tutta la provincia¹¹⁴), Grand Hotel d'élite, dall'altro. Con questa scelta, Agnelli riconosceva l'esigenza di una proposta turistica articolata, dove l'efficienza della modernità e lo sfarzo altoborghese potessero coesistere all'interno di un'unica visione progettuale. La volumetria inedita per un albergo e la particolarità della rampa elicoidale regalarono a entrambe le torri una grande fortuna critica. I carteggi con diverse riviste si susseguono così dal 1933 al 1935: Bonadè venne contattato da «Architettura. Rivista del sindacato Nazionale Fascista Architetti» (allora diretta da Armando Melis), che precedentemente (ed erroneamente) aveva scritto a Chevalley per avere informazioni di «quell'interessante progetto di un albergo [...] col torrione alto 40 metri e la scala elicoidale»¹¹⁵. L'ingegnere Bonadè Bottino rispondeva a Henry

110. La torre ha un diametro di 25 m e un'altezza di 47 m, da Bonadè Bottino, *Albergo Duchi d'Aosta – Sestrières*, in «L'Architettura Italiana», 1934, 2, pp. 62-70.

111. L'hotel è pensato per circa 300 persone e 100 di servizio; cfr. Lettera di Bonadè Bottino all'ing. L. Guyot (Lourdes) del 5 febbraio 1934 (MET, fondo Fiat Engineering, T406). La spesa per la costruzione ammonta a 4.800.000 £.

112. D. Riccesi, *Gustavo Pulitzer Finali. Il disegno della nave. Allestimenti interni 1925-1967*, Marsilio, Venezia 1985, pp. 160-2. G. Pulitzer-Finali, *Navi e Case. Architetture interne 1930-1935*, Hoepli, Milano 1935, pp. 173-181.

113. Perotti, *Allegato A. Torino 20.11.1975...*, cit., p. 6.

114. *Quanti alberghi conta Torino*, in «La Stampa», 2 aprile 1941, p. 5.

115. Lettera del redattore capo [nome assente] Marconi a Giovanni Chevalley del 30 gennaio 1933 (MET, fondo Fiat Engineering, T406).

Nella pagina
seguente:
Albergo
Duchi d'Aosta
nel 2025.
Fotografia
di Edoardo
Luciano

Kahn per la rivista «The Architect and Building News»¹¹⁶ (Londra), a Duval e Gonse¹¹⁷ (che avevano erroneamente attribuito l'opera a Luigi Magistretti) per un articolo su «L'Architecture» uscito nel dicembre del 1934¹¹⁸. L'ingegnere italiano venne contattato dal Government Tourist Bureau australiano¹¹⁹ a cui rispose dicendo, riguardo alla Torre, che «the end was not to make profit» e che, secondo loro, aveva più senso «settle low prices for lodgings and food and high fares for the trips on the airway». Scriveva invece direttamente al Senatore la direzione di «L'Industria Italiana del Cemento»¹²⁰, mentre contattavano Bonadè Bottino «L'Entreprise Française»¹²¹, Bruno Moretti, direttore di «Rassegna di Architettura»¹²², Julius Hoffmann del «Moderne Bauformen»¹²³ – segnalando peraltro l'esistenza di un articolo sulla Torre addirittura su una rivista giapponese – e persino per l'«Encyclopédie d'Architecture»¹²⁴. Fra la corrispondenza si trova una interessante lettera inviata dall'Ufficio stampa e pubblicità Fiat all'ingegnere Bonadè Bottino in cui si invita quest'ultimo a «richiamare la Rivista ad un miglior senso dell'obiettività»¹²⁵. La rivista in questione, «Case d'Oggi», aveva infatti, come già esposto in precedenza, criticato vari aspetti del progetto della Torre: la scomodità della rampa per chi vi soggiorna oltre la cinquantesima camera, per il pozzo centrale in cui «uno starnuto sembra una cannonata», per la difficile evacuazione dell'edificio in caso d'incendio ma soprattutto per i prezzi. Scriveva la rivista: «varrà forse osservare che per £. 33 al giorno [NrD non 10 £ come ipotizzato inizialmente], si può soggiornare

116. Lettera di Vittorio Bonadè Bottino a Henry Kahn del 18 marzo 1935 (MET, fondo Fiat Engineering, T406). *Two Hotels at Sestrières, Piedmont, North Italy*, in «The Architect & Building News», 8 marzo 1935, pp. 309-12. Riferimento al numero della rivista (marzo 1935) vi è in «L'Architecture d'Aujourd'hui», 1935, 7, p. 92.

117. Lettera di Vittorio Bonadè Bottino agli architetti Charles Duval ed Emmanuel Gonse (Paris) del 6 marzo 1934 (MET, fondo Fiat Engineering, T406).

118. E. Gonse, *Les hôtels en tours du col de Sestrières*, in «L'Architecture», 1934, 12, pp. 451-8.

119. Lettera di Herbert J. Lamble a Vittorio Bonadè Bottino del 22 giugno 1933 (MET, fondo Fiat Engineering, T406).

120. Lettera di Giovanni Agnelli al direttore della rivista «L'Industria Italiana del Cemento» del 16 giugno 1933 (MET, fondo Fiat Engineering, T406).

121. Lettera di Vittorio Bonadè Bottino a «L'Entreprise Française» del 18 giugno 1934 (MET, fondo Fiat Engineering, T406).

122. Lettera di Bruno Moretti a Vittorio Bonadè Bottino del 17 febbraio 1933 (MET, fondo Fiat Engineering, T406).

123. Lettera di Julius Hoffmann a Vittorio Bonadè Bottino del 12 agosto 1935 (MET, fondo Fiat Engineering, T406).

124. Lettera dalla casa editrice Albert Morancé al direttore dell'hotel La Torre del 25 giugno 1934 (MET, fondo Fiat Engineering, T406).

125. Lettera dell'Ufficio Stampa e Pubblicità Fiat a Vittorio Bonadè Bottino dell'8 giugno 1933 (MET, fondo Fiat Engineering, T406).



in ottimi alberghi a Cortina d'Ampezzo, al Tonale, e per molto meno al Passo di Rolle, a Madesimo, a Motta, ecc.»¹²⁶. Infine, una rivista inglese definiva il Duchi d'Aosta «The Human Garage»¹²⁷, paragonando la rampa ai garage elicoidali coevi, un riconoscimento implicito della sublimazione dell'estetica industriale nell'architettura alberghiera, più che una critica.

Fra le pubblicazioni che trattano le torri di Sestriere, quella su «L'Architecture» uscita nel dicembre del 1934¹²⁸ si discosta dalle altre che ne esaltavano il carattere innovativo perché, secondo l'autore, gli edifici di Bonadè Bottino non sarebbero per nulla originali dato che essi avrebbero un precedente: *La Colonne détruite* (1781), dimora di François de Monville nel suo giardino a Chambourcy. Quest'ultima condividerebbe l'aspetto esterno del Duchi d'Aosta ma soprattutto la sua distribuzione verticale a rampa, illuminata da lucernaio e ambienti distribuiti tutti intorno a raggiera. La particolarità della rampa di Bonadè Bottino rimane però quella di distribuire essa stessa a ogni singola camera anziché quella di dare accesso a un intero piano in un solo punto, come nel caso della *Colonne*.

Il progetto della Torre di Sestriere venne esposto alla V Triennale di Milano nel 1933, nella sezione della *Galleria delle nazioni – opere tipiche*¹²⁹. In questa galleria erano esposte «opere [...] tipiche, cioè a dire esemplari e caratteristiche, nel loro genere, così dal punto di vista funzionale che da quello estetico»¹³⁰. Insieme alla Torre vennero presentati il Park-Hôtel di Bochum e il Kurhôtel-Monte Verità di Ascona (1928-1929) del tedesco Emil Fahrenkamp (1885-1966), il Kurhôtel di Wilhelm Kreis (1873-1955), l'albergo Castiglione di Parigi di Carlo Siclis e l'Alberghetto di Montagna di Franz Baumann (1892-1974), che si suppone essere lo Sporthotel Monte Pana (1930-1931). Alla V Triennale, peraltro, la Mostra di Alberghi Tipici aveva visto la partecipazione anche di alcuni gruppi torinesi con posizioni che dell'equazione sci-modernità «lasciavano aperte soluzioni plurime (Aloisio, Cuzzi, Sottsass, Barelli, Soldiero, Morelli, Passanti e Perona)»¹³¹, ma mai destinate alla massa come a Sestriere. Le torri di Bonadè Bottino verranno esposte anche da Mario Cereghini

126. G. G., *Albergo Turistico La Torre al Sestrières*, cit., pp. 148-50.

127. *The human garage*, in «The Architects' Journal», 4 gennaio 1934, copertina.

128. Gonse, *Les hôtels...*, cit., pp. 451-8.

129. Nella sottosezione «Alberghi»; cfr. *V Triennale di Milano. Catalogo Ufficiale*, Casa Editrice Ceschina, Milano 1933, pp. 194-5.

130. Ivi, p. 179.

131. R. Tamborrino, *I convegni di architettura montana a Bardonecchia*, Roberto Gabetti e la questione del moderno nel Piemonte del dopoguerra, in F. Mangone, G. Belli e M. G. Tampieri, *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, FrancoAngeli, Milano 2015, p. 140.

negli anni Cinquanta nella sua mostra sull'architettura alpina insieme ai progetti di Apollonio, Danesi, Gellner, Griffini, Mollino, Marelli, Sottsass senior, Vietti, Cereghini stesso e altri ancora¹³². La nuova tipologia introdotta da Vittorio Bonadè Bottino può aver ispirato anche Henry Jacques Le Même che nel 1935 propose un *hôtel pour skieurs* per Megève in forma di torre, a base però rettangolare¹³³. Non è certamente casuale che la tipologia a torre sia utilizzata anche qui per ospitare espressamente *skieurs*, gli sciatori, cioè la categoria per cui la Torre fu concepita e non come albergo per utenti d'élite intenzionale. La stessa tipologia è ripresa da Le Corbusier per il piano del Vars (1939)¹³⁴: l'architetto svizzero poteva aver conosciuto le torri di Sestriere sia durante la sua visita a Torino (1934), sia attraverso gli articoli usciti sulla rivista francese «L'Architecture d'Aujourd'hui»¹³⁵ di due anni prima. L'idea di un immobile in torre con *cellules* distribuite a raggiera è già presente in uno schizzo di Le Corbusier, risalente al 1939, mentre l'idea della torre rimane nella versione finale come *garage circulaire en spirale*¹³⁶. Nel primo schizzo, nella cavità centrale del cilindro si trova la distribuzione verticale composta però, anziché da una rampa, da scale e una coppia di ascensori che conducono a ogni piano dove un pianerottolo continuo serve tutte le stanze. La stessa sistemazione delle camere della Torre – servite però da una scala a chiocciola anziché una rampa – è riproposta da Sergio Jaretti ed Elio Luzi nella prima metà degli anni Cinquanta nel progetto per un circolo per sciatori¹³⁷. Infine, la tipologia è ripresa da Mollino e Carlo Graffi per le torri di Sauze d'Oulx presentate nel piano regolatore del 1956-1969, che si rifanno certamente alle slanciate torri di Sestriere, attraverso il vicino esempio della colonia di Sauze¹³⁸.

132. M. Cereghini, *La 1^a Mostra di architettura alpina a Cortina d'Ampezzo*, in «Prospettive», 1951, 1, p. 75.

133. M. Culot e A. Lambrichs, *Megève 1925-1950. Architectures de Henry Jacques Le Même*, Éditions Norma, Paris 1999, p. 233.

134. M. Comba e R. D'Attorre, *Dagli hotel en tour ai villaggi turistici*, in M. Comba (a cura di), *Maire Tecnimont. I progetti di Fiat Engineering (1931-1979)*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, 2011, p. 52.

135. P. Sirvin, *Les cités de sports d'hiver*, in «L'Architecture d'Aujourd'hui», 1937, 1, pp. 29-40; J.-P. Sabatou, *Urbanisme en montagne*, in «L'Architecture d'Aujourd'hui», 1939, 4, pp. 67-77.

136. Le Corbusier, *L'Oeuvre Complète*, IV, Les Éditions d'Architecture, Zürich 1995 (X ed.), p. 27.

137. E. Luzi e S. Jaretti, progetto non identificato (Circolo per sciatori), s.d. [1952-1954] (APEL); identificato grazie alla pratica edilizia Id., Progetto per la costruzione di circolo per sciatori a Sestriere, s.d. (ACS, pratiche edilizie, pratiche anteriori al 1958).

138. C. Mollino e C. Graffi, Piano Regolatore Generale per il comune di Sauze d'Oulx, 1965-9 (ACM, P. 7A. 3 e P. 7A. 332).

A fronte di una fortuna critica significativa e duratura, sorprende l'assenza di una vera teorizzazione delle architetture e, più in generale, della stazione sciistica da parte dei suoi ideatori, e in particolare da parte di Vittorio Bonadè Bottino. L'unico accenno al forte interesse suscitato dalle torri nelle riviste specializzate si trova nelle sue *Memorie*, dove scrive: «[...] mi compiacqui di aver avuto il coraggio di realizzare un'opera che non era certo esente da scompensi o da affrettate soluzioni nei particolari, ma di accentuata originalità e di distacco dal conformismo»¹³⁹. Dai suoi scritti emerge sempre una descrizione concreta e tecnica degli edifici realizzati, senza mai formulare intenti teorici o artistici. In ciò si distingue nettamente da figure come Le Corbusier, che teorizzò il progetto del Vars¹⁴⁰, da Adriano Olivetti, che accompagnò con una riflessione progettuale le iniziative nelle vicine Pila, Courmayeur-La Thuile e nella Conca del Breuil¹⁴¹, o, più tardi, da Laurent Chappis per le sue numerose stazioni sciistiche. Nel 1975, Bonadè Bottino stesso dichiarerà che, per impostazione aziendale, la Fiat disponeva di un apposito ufficio di pubbliche relazioni e che quindi lui non avvertiva la necessità di produrre un'elaborazione critica del proprio operato¹⁴². L'unica traccia di un'eventuale intenzione in tal senso si trova annotata sul retro di una fotografia d'interni dell'Hotel Duchi d'Aosta, dove si legge: «per il libro – eventuale – verrà rifatta dal Lasi»¹⁴³. Come avverrà anche per altre opere legate alla committenza Fiat, l'autore tende a fare un passo indietro rispetto al costruito, rifuggendo sistematicamente l'esposizione pubblica, forse anche per sottrarsi a polemiche inevitabili¹⁴⁴.

Città-giardino e torri stagiate nel cielo

Nel 1932 prese forma un piano regolatore per Sestriere¹⁴⁵ che, pur rimanendo sulla carta, riveste tuttora un'importanza straordinaria, perché propone un modello di sviluppo in netto contrasto con l'immagine della stazione turistica razionalista diffusa poi dalla storiografia. Il piano, pur non datato, può essere collocato con verosimiglianza in quell'anno: compaiono infatti gli alberghi Torre e Principi di Piemonte, mentre

139. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 293.

140. Le Corbusier, *L'Oeuvre Complète...*, cit., p. 27.

141. Cfr. A. Olivetti, *Il piano regolatore della Valle d'Aosta*, Edizioni di Comunità, Torino 2011 (1943).

142. Perotti, *Appunti per una storia della stazione invernale...*, cit., p. 98.

143. Fotografia, s.d. (MET, fondo Fiat Engineering, T406).

144. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., pp. 292-30.

145. Incremento Turistico del Sestrières, Planimetria del Colle scala 1:3000, s.d. [1932] (MET, fondo Fiat Engineering, T406).

risulta ancora assente il Duchi d'Aosta. A sorprendere è la concezione *pavillonnaire* del progetto, che privilegia un insediamento diffuso di villette immerse nel verde, spesso accompagnate da un secondo corpo – probabilmente un garage – a pochi passi dalla strada. È una proposta che guarda più al modello della città-giardino di Ebenezer Howard che ai contemporanei esempi di Megève o Méribel. Le idee di Howard, esposte nel celebre *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform* (1899)¹⁴⁶, trovarono terreno fertile in Italia già nei primi decenni del Novecento, anche grazie alla mediazione di Alessandro Schiavi, influenzando progetti come i villaggi operai Giovanni e Edoardo Agnelli a Villar Perosa e il complesso residenziale di Carlo Charbonnet a nord-ovest di Mirafiori¹⁴⁷. Il piano di Sestriere prevedeva 116 villette distribuite lungo l'attuale via Nazionale, verso le grange di Plagnols e lungo la strada che conduceva al Principi di Piemonte. Era una pianificazione che rispettava il *domaine skiable*, lasciandolo intatto, principio ribadito anche nel primo piano regolatore ufficiale del 1957, e che distingueva Sestriere dalle altre stazioni alpine. A livello architettonico, l'orientamento della Società Incremento Turistico del Sestriere era chiaramente espresso nei contratti-tipo per la vendita dei lotti¹⁴⁸:

[...] le costruzioni, come forma e materiali impiegati, abbiano carattere alpino, coi perfezionamenti che lo stile moderno può apportare, senza troncane la tradizione della costruzione montana con l'applicazione di materiali ed elementi costruttivi dell'epoca.

Nella stessa cartella d'archivio – non comunale ma Fiat – sono conservati diversi progetti di villette mai realizzate, con ogni probabilità elaborati dopo la stesura del piano del 1932. Tra questi spicca la villa progettata da Giovanni Chevalley per il marchese Salina¹⁴⁹ (1933), che era destinata a sorgere poco a sud-ovest del previsto hotel Principe di Napoli. Di questo progetto, fortemente improntato al principio del

146. E. Howard, *To-morrow. A peaceful path to Real Reform*, Cambridge University Press, Cambridge 2010 (1899). Si veda anche G. Belli, *Progettare la città per le vacanze in Italia tra teoria e pratiche, 1900-1950*, in Mangone, Belli e Tampieri (a cura di), *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia...*, cit., pp. 29-30.

147. R. D'Attorre, *Torino anni venti, Il modello della città giardino e il secondo periodo Iacp*, in Comba e D'Attorre, *Torino 1914-1976...*, cit., p. 113.

148. Società Incremento Turistico del Sestriere, Promemoria per contratto-tipo di vendita di appezzamenti di terreni, 5 marzo 1932 (MET, fondo Fiat Engineering, T406B).

149. Studio di Villa per il M.se Salina al Colle di Sestriere, 27.V.1933 (MET, fondo Fiat Engineering, T406B). Il marchese era "Bebino" Salina Amorini Bolognini, classe 1899.



«carattere alpino», si conserva una versione di poche settimane antecedente (datato 14 aprile 1933)¹⁵⁰, custodita dagli eredi Salina. In essa è raffigurata una villa su due livelli, caratterizzata da un'ampia terrazza, da una copertura a falda unica, da grandi superfici vetrate e da balaustre orizzontali di estrema semplicità, elementi che evidenziano una chiara tensione verso un linguaggio architettonico essenziale e moderno che fu poi abbandonato nella seconda versione. Il piano terreno ospitava le funzioni di servizio e di rappresentanza: il garage, il deposito per gli sci, la camera per la servitù, una grande cucina con annessi office e dispensa e poi la sala da pranzo affacciata su un ampio soggiorno rettangolare, illuminato da vetrate di notevoli dimensioni su tre lati, a sottolineare il rapporto diretto tra spazio interno e paesaggio alpino. Al piano superiore erano collocate ben cinque camere da letto, tre bagni e uno studio. Si tratta di un progetto di cui sono noti i retroscena. Il committente, Gian Augusto Salina Amorini Bolognini (1899-1979), giovane marchese allora ancora celibe, gravitava nell'ambiente di Edoardo Agnelli, dal quale – insieme ad altri esponenti della medesima cerchia – fu incoraggiato a intraprendere la costruzione di una residenza al Colle, concepita come luogo di villeggiatura invernale destinato non solo alla pratica dello sci, ma anche alla vita mondana e all'organizzazione di feste di alto profilo. L'iniziativa venne tuttavia in seguito abbandonata, verosimilmente anche in relazione alla progressiva trasformazione della località in una destinazione turistica di carattere più popolare che elitario; non a caso, una parte consistente dell'entourage di Edoardo Agnelli tornò a privilegiare, per le vacanze invernali, mete consolidate dell'aristocrazia internazionale e volutamente lontane da Torino come Saint-Moritz¹⁵¹. Un ultimo dettaglio del progetto, tutt'altro che secondario, riguarda la documentazione economica ad esso associata. Sebbene entrambi i progetti architettonici siano firmati da Giovanni Chevalley, il preventivo allegato al primo progetto è redatto da Vittorio Bonadè Bottino¹⁵². Il documento si chiude con una stima di spesa pari a 250.000 £ e con l'invito a «parlare con l'avvocato Agnelli [Edoardo]» per comunicargli le proprie impressioni e decisioni, elemento che suggerisce il ruolo di riferimento svolto da quest'ultimo nel processo decisionale dell'iniziativa e quello di Bonadè Bottino nell'esecuzione vera e propria dell'intervento.

Nella pagina precedente:
 Planimetria del Colle [1932]
 (MET, T406)

150. Studio di Villa per il M.se Salina al Colle di Sestrières, 14.IV.1933 (AMS).

151. Intervista del 23 gennaio 2026 ad Andrea Salina, figlio del M.se Bedino Salina.

152. Lettera di Vittorio Bonadè Bottino al M.se Bedino Salina del 3 maggio 1933 (AMS).

G. Chevalley,
Studio di
Villa per il
M.se Salina
al Colle di
Sestrières,
1933 (AMS)



Accanto al progetto per il marchese Salina si trovano un *villino al colle*¹⁵³ e altri studi per residenze montane¹⁵⁴ di autori ignoti, probabilmente tecnici interni alla Saes, data l'assenza di contratti, corrispondenze o incarichi esterni documentati. Sulle tavole, intitolate genericamente “progetti di ville” o “case”, non compare il termine “chalet” e affiorano suggestioni urbane – colonne, archi, autorimesse – insieme a tratti dell'architettura alpina più o meno vernacolare: rivestimenti lignei, tetti a forte spiovente, balaustre intagliate. Si tratta di una reinterpretazione “elegante” dell'ambiente montano, non dissimile dagli chalet di Megève, dove comfort cittadini e paesaggio naturale convivono armoniosamente. Due caratteristiche ricorrono con frequenza in questi progetti: da un lato, l'assenza di una localizzazione precisa – anche nei casi in cui compare uno sfondo evocativo, come la funivia Alpette-Sises¹⁵⁵ – e, dall'altro, l'impiego di basamenti artificiali per assicurare una base uniforme a prescindere dalla reale posizione. Frequenti sono anche i volumi curvilinei, che richiamano non solo il linguaggio delle funivie e degli alberghi Saes, ma anche l'estetica paesaggistica cara a Lois Wel-

153. Geom. Sergio Stucchi (Stresa), Progetto per Villetta al Colle di Sestriere, s.d. [1932-3] (MET, fondo Fiat Engineering, T406B). Sarebbe infatti sorta sulla zona *non aedificandi*.

154. Studi di Villini di montagna, s.d. [1932-3] (MET, fondo Fiat Engineering, T406B).

155. Casa di montagna al Sestrières, s.d. [1931-2] (MET, fondo Fiat Engineering, T406B).

zenbacher¹⁵⁶. Non mancano affinità con l'opera di Ettore Sottsass senior (come *Villa Freschi* a Canazei, 1926-1929)¹⁵⁷, di Giovanni Lorenzi¹⁵⁸ e, su un versante più tradizionalista, con progetti di Mino Fiocchi come *Baita Giulia Devoto Falck* e *La Roccella* (1936)¹⁵⁹. Anche gli interni rispecchiano la stessa tensione tra eleganza e rusticità: il legno, il camino, le finiture calde e raffinate sembrano guardare ancora una volta a Megève più che al razionalismo italiano. Si tratta dunque di un modello turistico indirizzato a una borghesia medio-alta, come confermato dal coinvolgimento di Chevalley, noto architetto delle élite torinesi.

Tuttavia, la realtà economica e sociale del Paese rende impraticabile uno sviluppo su vasta scala di questo genere a Sestriere, nonostante la Saes ipotizzi perfino una produzione seriale di villini per contenerne i costi¹⁶⁰, senza però dare corso al progetto. Solo poche ville verranno effettivamente realizzate: *La Betulla*, Casa Bandello (proprietà Sibille)¹⁶¹, Villa Saes n. 1 (demolita negli anni Sessanta)¹⁶² e Villa Cravario. Proprio Villa Cravario – costruita dai Cravario, famiglia di banchieri¹⁶³ – sarà trasformata nel dopoguerra nell'Albergo Biancaneve, su progetto di Jaretti e Luzi¹⁶⁴. Le tavole di progetto conservate negli archivi comunali di Villa

156. Reichlin, *Die Moderne baut in der Bergen...*, cit., pp. 85-130. F. Kunz, *Der Hotelbau on Heute. Organisation, Technik*, Gestlung, Hoffmann, Stuttgart 1937. Citato da De Rossi, *La costruzione delle Alpi...*, cit., pp. 153-4.

157. G. Pettena, *Tra modernità e tradizione*, in G. Pettena e M. Carboni (a cura di), *Ettore Sottsass senior, Architetto*, Electa, Milano 1991.

158. *Capanne per sciatori, chalet, case di montagna*, in «A. Trimestrale di informazione dell'Ordine degli Architetti PPC della Provincia di Trento», 2016, 3, pp. 8-17.

159. Bolzoni, *Architettura moderna nelle Alpi italiane...*, cit., p. 13.

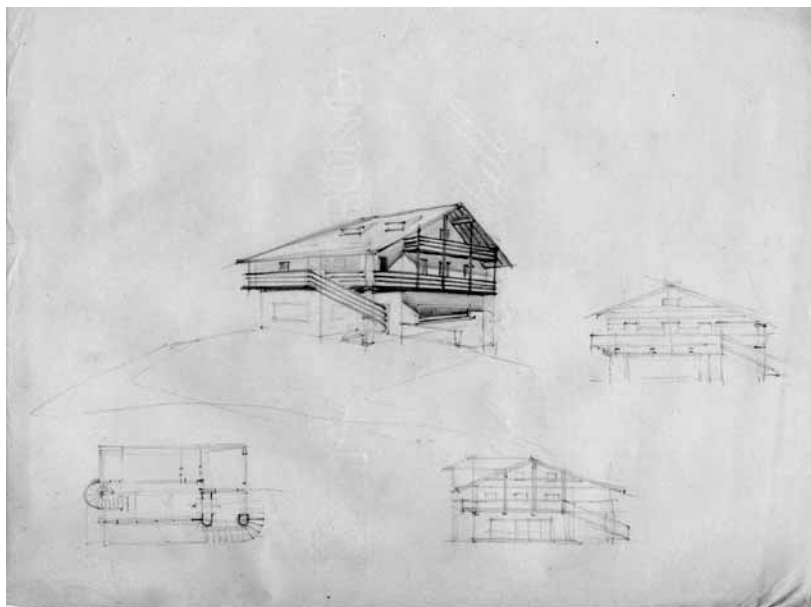
160. Villetta tipo A, villetta tipo B, villetta tipo C, s.d. (MET, fondo Fiat Engineering, T406). Il Servizio Costruzioni e Impianti ritornerà alla progettazione per tipi dopo la guerra, durante il piano INA-Casa nel caso degli alloggi Fiat; cfr. Comba e D'Attorre, *FIAT e la costruzione di Torino attraverso l'industria (1900-1965)...*, cit., pp. 26-39.

161. Essa appare come proprietà Bandello in due mappe: Saes, Sestriere, Planimetria generale, 25 novembre 1957 (MET, fondo Fiat Engineering, T792); Saes, Planimetria Sestriere Colle, disegno 307 a, 8 marzo 1962 (MET, fondo Fiat Engineering, 800). La villa è stata acquistata da Vittorio Camerana, allora presidente della Sestriere S.p.A., negli anni Settanta (intervista con Tiziana Nasi del 17 maggio 2022).

162. Villa Saes n. 1 in Saes, Planimetria Sestriere Colle, disegno 307 a, 8 marzo 1962 (MET, fondo Fiat Engineering, 800). Nello studio di Piano Regolatore, scala 1:3000 (MET, fondo Fiat Engineering, T406) appare già una villa tra le attuali via Assietta, Nasi e Provinciale 23 che corrisponde, per forma della pianta, al progetto di casa Cap. Bertolino (MET, fondo Fiat Engineering, T406). È stata sostituita nella prima metà degli anni Sessanta (1964) da un condominio. Si veda estratto di mappa in S. Guiot-Pin, Progetto di ricostruzione della dispensa per l'Alb. "Biancaneve" in Sestriere.

163. Intervista ad Andrea Luzi, 22 giugno 2022.

164. Lettera di Teresa Hirschhorn in Cravario al Sindaco di Sestriere del 14 maggio 1956 (ACS, pratiche edilizie 1958 e anteriori).



Sopra: Casa di montagna [1931-2] (MET, T406)

Sotto: Da sinistra a destra: Villa Saes n. 1, Villa Cravario e un altro villino. A valle della strada, l'albergo Miramonti (coll. priv.)

Cravario firmate da Charbonnet (1937)¹⁶⁵ illustrano una casa a pianta rettangolare (circa 10×7 m) con volumi secondari per veranda e locali di servizio¹⁶⁶. Il piano terra era destinato sala da pranzo, cucina, bagno e *ménage*; al piano superiore si trovavano due camere, un bagno e un *closet*. Il garage, come previsto nel piano del 1932, era staccato e collocato a ridosso della strada.

L'edificio adotta una morfologia coerente con i dettami dello stesso contratto-tipo della Saes¹⁶⁷: tetto in lise squadrate, basamento in pietra, rivestimenti lignei. Proprio Charbonnet si era già rifatto all'architettura locale progettando, sempre a Sestriere, la cappella Regina Pacis che riprendeva nella semplice facciata a capanna e nel campanile a vela le cappelle vernacolari di Champas du Col, Champas Janvier e Grangesises¹⁶⁸. La progettazione di Villa Cravario nel 1937, all'indomani della mostra sull'architettura rurale italiana curata da Giuseppe Pagano alla Triennale di Milano¹⁶⁹, si inserisce pertanto in un clima culturale segnato da una rinnovata attenzione per il patrimonio edilizio tradizionale, non solo come repertorio formale, ma come riferimento metodologico per una modernità radicata nel contesto.

Il piano del 1932, pur marginale nella concreta evoluzione urbana di Sestriere, rappresenta una significativa e affascinante alternativa: una stazione diffusa, verde, altoborghese, diametralmente opposta al cuore razionalista, denso e verticale celebrato dalla retorica moderna. Il principio voluto da Bonadè Bottino di non edificare sui campi da sci resta inalterato, ma tutto il resto si orienta verso un turismo d'élite, più vicino alla *Belle Époque* che al funzionalismo, più pittoresco che modernista. Non è escluso, ed è anzi probabile, che tale proposta riflettesse i gusti personali di Edoardo e Virginia Agnelli, frequentatori abituali delle più

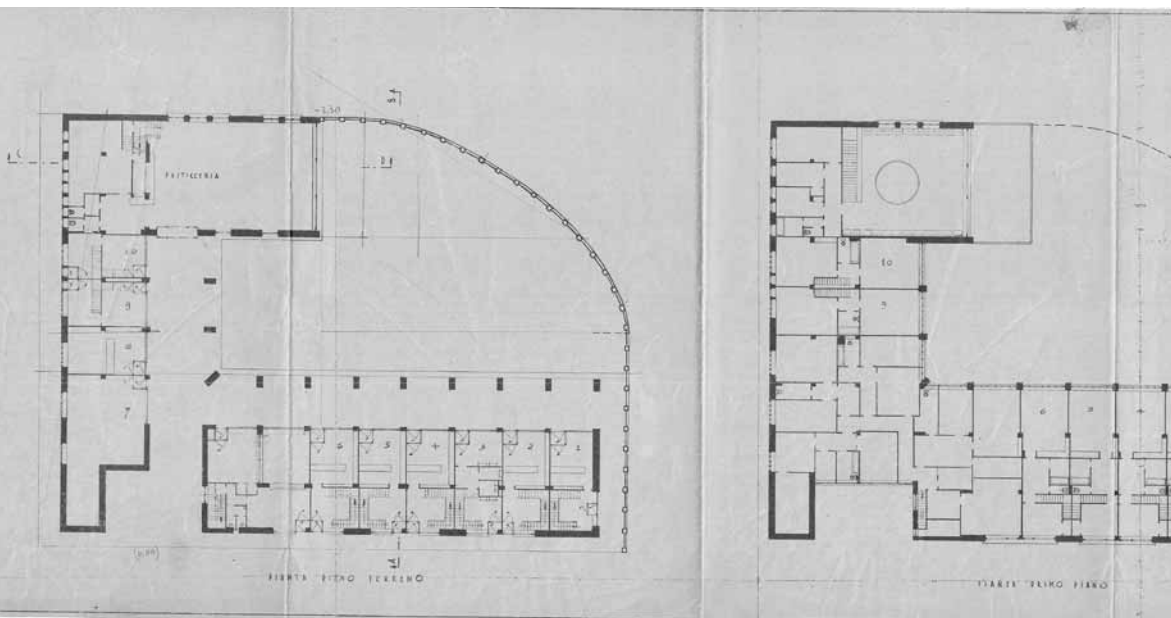
165. C. Charbonnet, Proprietà Signora Cravario, Villino, 1937 (ACS, pratiche edilizie 1958 e anteriori).

166. La pianta originale è visibile anche nelle tavole di Jaretti e Luzi del 1956 (ACS, pratiche edilizie 1958 e anteriori).

167. Società Incremento Turistico del Sestrières, Promemoria per contratto-tipo di vendita di appezzamenti di terreni, 5 marzo 1932 (MET, fondo Fiat Engineering, T406B).

168. F. Ravelli, cappella nei dintorni di Sestriere, 1935-1940 (ACAI, 2.3.107/XXXII/ 001).

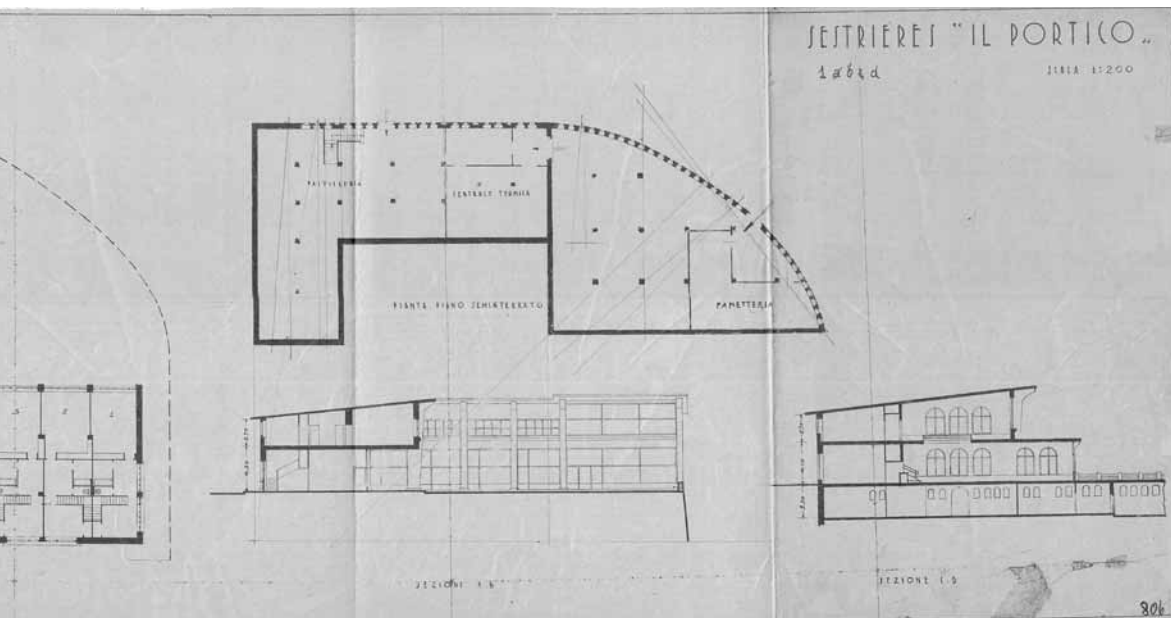
169. G. Pagano, *Architettura nazionale*, in «Casabella», 1935, 85, p. 5. Si veda anche G. Pagano e G. Daniel, *Architettura rurale italiana*, in *Quaderni della Triennale*, Hoepli, Milano 1936 e G. Pagano, *Case rurali*, in «Casabella», 1935, 36, pp. 12-3. «Sarà tanto più nazionale quanto più andrà verso il popolo. E andare verso il popolo significa anche rude chiarezza, gelosa amministrazione del denaro pubblico, esemplare semplicità. Saranno veramente italiani della nostra epoca quegli architetti che avranno il coraggio della modestia». Cfr. M. Sabatino, *Orgoglio della modestia: architettura moderna italiana e tradizione vernacolare*, FrancoAngeli, Milano 2013.



esclusive stazioni sciistiche europee. Risale probabilmente a questo stesso periodo anche il progetto per una slitta trainata da cavalli a cinque posti, utile a rafforzare l'immagine da fiaba della località. Intanto, nel 1933, Sestriere compare sulle pagine di «Vogue»¹⁷⁰ (New York) come raffinata meta invernale per la nobiltà internazionale, dove il Principe di Piemonte è un «Alpine castle» abitato da marchesi, principi e contesse europee in villeggiatura.

Dopo la fase iniziale del 1932, caratterizzata da un'impronta verde-altoborghese, Sestriere conobbe un rapido mutamento. La dicotomia tra turismo d'élite e turismo di massa, insita nel progetto di Chevalley contrapposto a quello di Bonadè Bottino, si risolse nella nuova organizzazione dello spazio urbano, in cui le torri alberghiere divennero il definitivo fulcro della stazione. A partire dal 1933, la costruzione del Portico a cerniera tra le due torri segnò il passaggio a una dimensione più complessa, dove funzioni pubbliche e commerciali si integravano con l'offerta ricettiva, trasformando il borgo alpino in un centro all'apparenza autosufficiente. Questa infrastruttura, pensata come cerniera tra i diversi ambiti della stazione, sancisce la fine della fase pionieristica e introduce una logica di pianificazione urbana più ampia. Il Portico, progettato da Mario Passanti e Giovanni Chevalley nel 1933 e realizzato dalla ditta Magistretti – già coinvolta nella costruzione delle Torri – in

170. Sestriere as seen by him, in «Vogue», 1933, marzo, pp. 42-3; 47.



soli due anni¹⁷¹, impiegava materiali *italianissimi*: cemento ad alta resistenza fornito dall'Unione Cementi Marchino e armature in acciaio delle Ferriere Fiat¹⁷². Articolato su tre livelli, di cui uno seminterrato, il Portico presentava una pianta a "L" aperta verso le piste da sci con una generosa terrazza curva. Le coperture a falda unica si innalzavano in direzione della vallata per garantire il massimo soleggiamento e ridurre la dispersione termica sui fronti più esposti al gelo. Al punto di snodo tra i due bracci si apriva un passaggio coperto per mettere in comunicazione il piazzale 24 Ottobre (ora piazza Agnelli) con la terrazza affacciata sul paesaggio alpino. Era su questo lato interno che si sviluppavano i portici che davano nome all'edificio: un elemento non solo funzionale, ma anche simbolico, che richiamava la tradizione torinese delle vie commerciali coperte trapiantandola nel contesto montano.

Dal punto di vista urbanistico, il Portico non fungeva solo da collegamento tra il piazzale e la terrazza panoramica, ma anche da cerniera tra le

M. Passanti e
G. Chevalley,
Il Portico, 1935
(MET, 806)

171. G. Chevalley, Il Portico al Colle di Setrières, 26 aprile 1933 (MET, fondo Fiat Engineering, T411). L'accento è errato nel titolo della tavola. Il Portico è stato acquistato da Umberto Agnelli nel 1989-1990 per ricavarne degli alloggi, i lavori sono stati affidati alla ditta Maciotta. Dall'intervista a Ernesto Massobrio (Impresa Maciotta) del 18 febbraio 2021.

172. Lettera di Vittorio Bonadè Bottino ad Antonio Cipriano del 22 maggio 1946 (MET, fondo Fiat Engineering, T411). M. Passanti, Il Caffè "La Genzianella" al Colle del Sestriere, lettera a [Giò Ponti], s.d. (FDF, fondo Mario Passanti).

due torri alberghiere rafforzando l'idea di una centralità chiara e lampante. Al piano terreno si concentravano servizi essenziali per i frequentatori della stazione: l'ufficio postale – dotato di telefono e telegrafo –, una farmacia, una filiale bancaria, otto negozi e il caffè La Genzianella, per il quale Passanti curerà anche un nuovo allestimento nel secondo dopoguerra¹⁷³: sfruttando i danni provocati dal conflitto, Passanti deciderà di aprire alla luce e al paesaggio una parete completamente crollata, sostituendola con un'intera vetrata (11 x 3,40 m) che avrebbe incorniciato la vista delle catene montuose. L'interior design sarà calibrato con estrema attenzione: il soffitto sarà rivestito in rovere, come la parete di fondo che ospiterà il bancone e la scala verso lo ski-club al piano superiore. Le altre pareti, intonacate color avorio, verranno ravvivate da elementi metallici in ottone spazzolato e da dettagli cromatici decisi: verde per il velluto delle sedute, rosso per le tende dell'ingresso e giallo per quelle delle finestre, impreziosite da ricami in lana dai toni vivaci¹⁷⁴.

Lo stesso anno dell'inaugurazione del Portico, nel 1935, Sestriere fu scossa dalla morte improvvisa di Edoardo Agnelli, avvenuta in un tragico incidente aereo. Il padre, Giovanni Agnelli, decise di commemorare il figlio con la costruzione di una chiesa, affidandone (inaspettatamente) il progetto a Vittorio Bonadè Bottino. La scelta non ricadde né su Charbonnet – autore della chiesa della Regina Pacis – né su Chevalley ma sull'ingegnere di fiducia per avere la certezza che l'edificio potesse essere completato entro il 14 luglio 1937, secondo anniversario della scomparsa di Edoardo¹⁷⁵. «Mi suggerì di non attenermi a schemi architettonici moderni: avrebbe preferito uno stile simile alla cappella romana, opera dell'architetto Charbonnet, che era la tomba di famiglia a Villar Perosa»¹⁷⁶, scriverà Bonadè Bottino nelle sue *Memorie*. La chiesa di Sant'Edoardo ricalcava dunque la cappella di famiglia: un'impostazione sobria, rivestita in pietra locale, semplice ma solenne. L'edificio si articolava in tre navate precedute da un portico a tre archi. In facciata, al posto del tradizionale rosone veniva creata una nicchia con una statua in pietra bianca. Anche all'interno domina la semplicità: la pietra a vista e l'intonaco alle volte erano gli unici materiali utilizzati. L'essenzia-

173. M. Passanti, *Il Caffè "La Genzianella"...*, cit. Nel secondo dopoguerra si occupa anche della sistemazione della boutique Maria Vittoria.

174. Fotografia de La Genzianella, retro (FDF, fondo Mario Passanti, FD436H39II_DSC8548).

175. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 303. Secondo Bonadè Bottino i lavori iniziano nell'estate del 1936 (APBB, scatola 2, lavori eseguiti).

176. Ivi, pp. 303-4; il corsivo è dell'autrice e non del testo originale. Edoardo Agnelli è sepolto nella cappella di Villar Perosa. La stessa informazione è confermata in *La chiesa di Sant'Edoardo sul Colle di Sestriere*, Istituto Italiano d'Arte Grafiche, Bergamo [193?], p. 3.

lità decorativa veniva compensata dalla presenza di un altare in marmo bianco con crocifisso e candelabri in bronzo, disegnati da Chevalley con Alessandro Protto¹⁷⁷ e realizzati dallo scultore Edoardo Rubino¹⁷⁸, mentre la statua di Sant'Edoardo fu affidata a Francesco Messina¹⁷⁹. Le porte bronzee, opera di Arturo Dazzi, raffiguravano scene evocative: un gregge sulle porte laterali (non solo riferimento all'insieme dei fedeli ma anche allusione al nome Agnelli) e i sette figli di Edoardo su quella centrale¹⁸⁰. La scomparsa del figlio spinse Giovanni Agnelli a realizzare anche l'ultima delle idee concepite da Edoardo per la stazione alpina: la funivia Fraiteve, a nord dell'abitato. I primi rilievi e studi tecnici vennero avviati all'inizio del 1936 e i lavori furono conclusi già l'anno seguente¹⁸¹. La partenza della funivia, progettata come spazio multifunzionale con bar e autorimessa annessa, contribuiva a definire una seconda polarità urbana a Sestriere, collegata al cuore della località tramite una galleria (demolita nel 1968) costruita sotto lo sperone roccioso su cui sorgeva la cappella della Regina Pacis. La costruzione della funivia Fraiteve segnò inoltre un passaggio decisivo verso una possibile espansione urbanistica oltre la strada Nazionale, che troverà pieno sviluppo solo nel secondo dopoguerra. Già il piano del 1932 aveva palesato la volontà di superare il controllo esclusivo esercitato dalla società fondatrice, promuovendo invece l'apertura alle iniziative private all'interno di un quadro pianificato, in linea con esperienze coeve diffuse nelle Alpi austriache e bavaresi¹⁸². Tuttavia, tale orientamento rimase in larga misura teorico o per lo meno sporadico fino alla morte di Edoardo Agnelli, fatto che determinò la fine di quel controllo unitario sui suoli, sugli edifici e sugli impianti che fino ad allora era stato garantito attraverso la distribuzione amministrativa delle competenze tra le tre società riconducibili alla famiglia Agnelli¹⁸³. Il venir meno della figura di Edoardo coincise inoltre con una fase di progressivo ridimensionamento del ruolo di Vittorio Bonadè Bottino

177. Società degli ingegneri e degli architetti in Torino (a cura di), *Giovanni Chevalley architetto...*, cit., p. non numerate.

178. *La chiesa di Sant'Edoardo sul Colle di Sestriere...*, cit.

179. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 304.

180. Susanna Agnelli, nelle sue memorie, ricorda con affetto la nascita di queste opere: «Di pomeriggio andavamo in bicicletta al Cinquale dove Dazzi, lo scultore, aveva casa e studio. Ci lasciava giocare con la creta che stava lavorando e con le enormi lastre di marmo che avrebbe scolpito. Posavamo tutti per lui come modelli per due porte di bronzo che sarebbero state portate a Sestriere per chiudere la cappella di Sant'Edoardo che mio nonno aveva fatto costruire in memoria di mio padre». Agnelli, *Vestivamo alla marinara...*, cit. pp. 47-8.

181. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 316.

182. V. Bonadè Bottino, *Memorie*, p. 2033 (APBB).

183. Ivi, p. 2031.



Sopra: V. Bonadè Bottino, Chiesa di Sant'Edoardo [1937-1938], (coll. priv.).
Sotto: Cantiere della stazione di partenza della funivia del Fraiteve. Si notino le fondamenta del Principe di Napoli, la cappella Regina Pacis e sulla sinistra l'albergo Possetto [1936-1937] (MET, T406).

a Sestriere. A partire dalla metà degli anni Trenta, l'ingegnere fu infatti sempre più assorbito da altri incarichi di primaria importanza, legati al rilancio economico della Fiat e alla riflessione su una futura sostituzione del complesso del Lingotto, fortemente voluta da Giovanni Agnelli¹⁸⁴. In questo nuovo contesto, risultava ormai impraticabile proseguire il progetto della stazione alpina secondo le modalità accentrate e sperimentali che avevano caratterizzato la fase iniziale. Il 1936 si configura così come un momento di svolta nella storia insediativa di Sestriere. Il 6 giugno di quell'anno, con la delibera n. 48, venne approvato il primo regolamento edilizio del neonato Comune¹⁸⁵, redatto su proposta di Alfredo Poletti, primo podestà. Questo provvedimento, apparentemente di natura tecnica, assunse in realtà un significato di ampia portata politica e urbanistica, poiché sancì la possibilità per soggetti terzi di acquisire terreni appartenenti alla Saes e di edificare secondo criteri normativi prestabiliti, ponendo le basi per una nuova fase di sviluppo della località. La morte di Edoardo Agnelli segnò dunque un mutamento sostanziale nelle modalità di governo del processo insediativo. Venne progressivamente meno il ruolo della famiglia Agnelli come soggetto accentratore e mediatore diretto, capace non solo di controllare i suoli e le infrastrutture, ma anche di farsi tramite operativo tra committenze esterne e progettisti – architetti e ingegneri – come avvenne, ad esempio, nel caso del marchese Salina. A partire dalla seconda metà degli anni Trenta, il rapporto tra i soggetti terzi e l'assetto decisionale della stazione alpina si ridefinì invece su un piano istituzionale diverso, fondato su un'interlocazione più diretta con il Comune di Sestriere. Tale passaggio, formalmente improntato a una maggiore apertura e autonomia amministrativa, non comportò tuttavia l'immediata scomparsa di forme di indirizzo e di controllo riconducibili all'orbita Fiat. Queste continuarono ad esercitarsi in modo meno esplicito ma non meno efficace attraverso l'apparato tecnico comunale, all'interno del quale operavano figure professionali strettamente legate a Fiat (come lo stesso Bonadè Bottino). Si configurò così un nuovo equilibrio, nel quale la mediazione privata della famiglia Agnelli lasciava il posto a una regolazione istituzionale solo apparentemente neutra.

Il regolamento edilizio del 1936 era molto semplice. La sua applicazione riguardava un'area circolare di due chilometri di diametro, calco-

184. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 299.

185. V. Marin, *Sessant'anni di trasformazioni di una importante stazione sciistica delle alpi occidentali (Sestriere), analizzati sulla base degli 378 379 strumenti di pianificazione urbanistica locale*, tesi di laurea del Politecnico di Torino, rel. F. Ognibene, 1986, p. 52. Adottato con verbale 148 del 29 novembre 1935.

lati dal centro della piazza 24 Ottobre (ora Agnelli)¹⁸⁶. In Comune era sufficiente presentare una sola copia dei disegni in scala 1:100, corredata da una descrizione dettagliata dei lavori, con particolare attenzione agli aspetti estetici e alla collocazione dell'edificio. L'approvazione era rapida: se entro trenta giorni il podestà non si pronunciava, vigeva il silenzio-assenso, e in caso di necessità, il podestà consultava la commissione edilizia, composta dall'ufficiale sanitario, un ingegnere e altri due membri¹⁸⁷. Le norme fissavano rapporti proporzionali tra altezza e larghezza delle strade, con edifici mai superiori ai 21 m¹⁸⁸, salvo progetti di rilevante interesse architettonico. In base a queste regole vennero realizzati i villini privati, tra cui quello della famiglia Cravario.

Contestualmente all'approvazione del regolamento, vennero formalmente autorizzati anche i lavori per gli impianti del Fraiteve (1936-1937) e, soprattutto, prese corpo il progetto di una nuova torre, un albergo destinato a ridefinire la gerarchia visiva e sociale della stazione. L'occasione della costruzione di questo terzo hotel a torre, il futuro Principe di Napoli – le cui fondamenta vennero gettate nel 1938 –, si accompagnava a un piano complessivo di sistemazione urbanistica con strade, lottizzazioni e spazi verdi. Il piano, che aveva l'ambizione di essere un piano regolatore¹⁸⁹ ed è conservato in diverse versioni presso l'Archivio Maire Tecnimont¹⁹⁰, confermava l'impostazione estensiva a villini già teorizzata nel 1932, pur in una forma meno ambiziosa rispetto al progetto originario. I nuovi lotti, tra 600 e 1.050 m², si disponevano lungo la via Nazionale e a monte del primo nucleo. Attorno alla torre, una sequenza di piccoli appezzamenti e un giardino attentamente disegnato concorrevano a definire una composizione fortemente scenografica, organizzata attraverso brevi tracciati radiali che mettevano in relazione la cappella Regina Pacis, il nuovo albergo e l'edificio dei Duchi d'Aosta. Era previsto anche un nuovo municipio di fronte all'albergo Possetto. L'impianto urbanistico, improntato a una concezione monumentale e ordinata dello spazio pubblico e distante dai modelli vernacolari alpini di Megève, richiamava idealmente la città-giardino di Milanino, di vent'anni prima¹⁹¹. La posizione della nuova torre¹⁹², dominante e distaccata dal nucleo

186. Ivi, p. 56.

187. Ivi, p. 58.

188. Ivi, p. 59.

189. Nelle diverse tavole compare come Piano Regolatore, Studio di Piano Regolatore, ecc.

190. MET, fondo Fiat Engineering, T406, tavole sparse.

191. Si veda M. Boriani e S. Bortolotto, *Origini e sviluppo di una città giardino. L'esperienza del "Milanino"*, Guerini e Associati, Cusano Milanino 1991, pp. 45; 70.

192. Albergo Principe di Napoli, s.d. (MET, fondo Fiat Engineering, 802).

originario, rivelava chiaramente la clientela a cui si rivolgeva riproponendo la logica di isolamento già sperimentata con l'hotel Principi di Piemonte, ma aggiornandola a una concezione moderna del turismo in quota, cioè a breve distanza dalla funivia del Fraiteve. Per preservare la separazione visiva con le altre due torri, veniva conservato lo sperone roccioso a sud-ovest della cappella Regina Pacis, collegando l'albergo con la galleria già citata che prendeva il nome dalla funivia stessa. Il percorso, volutamente mantenuto, diventava «chargés de valeur sociale»¹⁹³ in modo da essere più appetibile all'élite internazionale. La torre (70 m), con linee verticali sottolineate da antenne alte quanto due piani, presentava un cilindro basamentale destinato a servizi e un corpo centrale di 42 m di diametro. Il primo piano ospitava spazi di svago: bar, sala da pranzo, salone da ballo. Le camere, disposte secondo un modulo ripetuto A-B-A, offrivano logge private e bagni di ampie dimensioni, soluzioni inedite rispetto alle torri precedenti: il modulo A era una camera a due letti (18 m²) che, oltre ad avere un grande bagno, disponeva anche di accesso a una loggia privata, grande novità rispetto alle torri precedenti. Il modulo B (di circa 19 m²) era più stretto e lungo ed era a camera singola; il bagno era suddiviso in zona toeletta e zona gabinetto e la stanza godeva del paesaggio attraverso una grande finestra. La distribuzione orizzontale alle camere, separata da quella verticale, eliminava i problemi acustici e consentiva un'organizzazione più confortevole. Le dimensioni dell'hotel erano senza precedenti: ai 18 m di diametro della Torre e ai 25 del Duchi d'Aosta si contrapponevano i 41 del Principe di Napoli. Anche in altezza il confronto era impietoso: 38 m per la Torre, 47 per il Duchi, 70 per il Principe¹⁹⁴. Un'impresa di tale portata, pensata per un hotel di lusso, rappresentava infatti una garanzia di solidità e fiducia nel futuro della stazione: se gli Agnelli investivano somme tanto ingenti, significava che costruire in quel luogo poteva rivelarsi un affare promettente. Inoltre, la vicinanza a un edificio di tale prestigio avrebbe inevitabilmente conferito valore e distinzione anche ai villini circostanti, contribuendo a rafforzare l'immagine elegante e ambiziosa del nuovo centro turistico alpino. Se costruita, questa torre avrebbe ridisegnato lo skyline di Sestriere, sancendone il carattere elitario e finendo per essere immersa in una distesa di villini.

A bilanciare, almeno in parte, la concezione più elitaria della nuova stazione, insieme al Principe di Piemonte vennero previsti sei dormitori

193. J. P. Guérin e H. Gumuchian, *Mythes, tourisme hivernal et aménagement de l'espace l'exemple de la station intégrée*, in «Revue de géographie alpine», 1977, 2, p. 175.

194. Le misure sono tratte da Bonadè Bottino, *Albergo turistico "La Torre di Sestrières"*..., cit.; Bonadè Bottino, *Albergo Duchi d'Aosta – Sestrières*, cit.; Albergo Principe di Napoli, sezione verticale, s.d. (MET, fondo Fiat Engineering, 802).

Nelle pagine seguenti:
Studio di Piano Regolatore [1937] (MET, T406)



COLLE /E/ TRIERE

PIANO QUOTATO

RAPP. 1:500

STUDIO DIANCO DEGLATORE

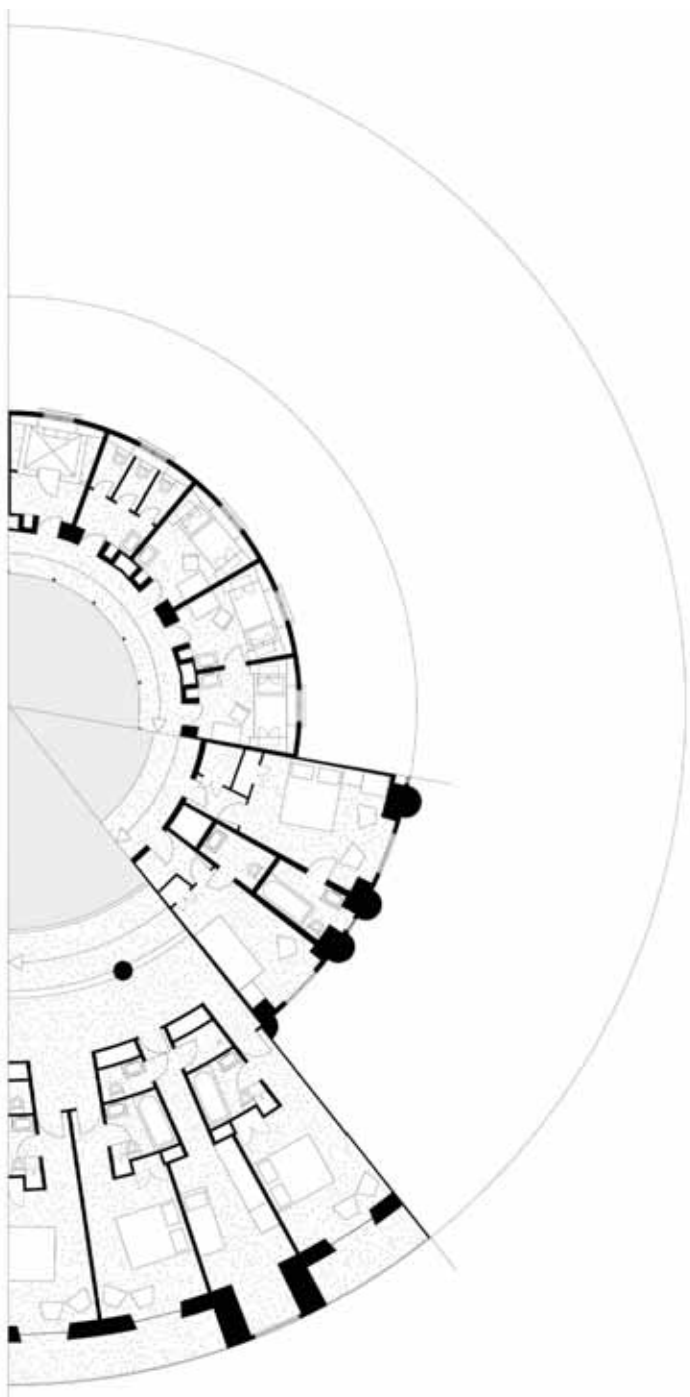


per comitive e dieci piccole case alpestri¹⁹⁵, concepiti come dipendenze dell'albergo. Queste ultime non erano pensate per sorgere nelle vicinanze del nuovo edificio, ma nei pressi delle preesistenti grange di Plagnols. Si trattava di costruzioni a due piani, con copertura a una sola falda: al pian terreno trovavano posto la stalla e la cucina, mentre al piano superiore erano collocate le camere da letto. Anche i sei dormitori erano edifici a due piani: al piano terra ospitavano una sala comune e 14 posti letto, mentre al livello superiore se ne trovavano 28. A differenza delle case alpestri, questi dormitori vennero effettivamente realizzati: quattro erano destinati agli operai impegnati nei lavori edilizi e negli impianti, mentre due divennero la sede dell'oratorio Agnelli. Nei documenti compaiono indicati ora come *baraccamenti*, ora come *casermette*, e verranno progressivamente demoliti a partire dagli anni Sessanta per lasciare spazio a nuove tipologie residenziali. Il progetto delle case alpestri e la realizzazione dei dormitori si configurano, in ultima analisi, non tanto come un contenuto correttivo alla monumentalità del complesso del Principe di Piemonte e delle villette circostanti, quanto piuttosto come una risposta funzionale e concreta alle pressanti esigenze abitative generate dallo sviluppo della stazione. A differenza della Torre, collocata nel cuore della stazione, i nuovi edifici sorgono infatti in una zona periferica, poco richiesta e scomoda rispetto agli impianti di risalita. In tale contesto, la prevista costruzione di nuove grange – strutturalmente solide ma prive di dotazioni aggiuntive rispetto ai modelli tradizionali, come servizi igienici interni o scale coperte – sembra rispondere più al tentativo di preservare, almeno sul piano formale e simbolico, l'idea di una persistente vita alpestre tradizionale che a un'effettiva strategia di reinsediamento contadino o pastorale. Ciò risulta tanto più significativo se si considera come il colle fosse già da tempo sostanzialmente disabitato: la permanenza di tale immaginario appare dunque meno legata a una realtà socioeconomica concreta che alla volontà di mantenere una continuità narrativa con un passato rurale ormai in larga parte superato.

In definitiva, tra il 1935 e il 1945 la stazione di Sestriere attraversò una fase di sostanziale rallentamento, se non di vera e propria sospensione, dell'attività edilizia¹⁹⁶, interrotta soltanto da alcuni interventi puntuali: la realizzazione della chiesa di Sant'Edoardo, del Portico, della funivia del Fraiteve e poche, sporadiche iniziative di carattere privato. Tale arresto va ricondotto a una congiuntura storica complessivamente sfavorevole, che interviene proprio nel momento in cui il progetto della stazione

195. Dipendenza dell'albergo Principe di Napoli, s.d. (MET, fondo Fiat Engineering, 802).

196. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 316.



G. Viale,
confronto tra le
camere delle
tre torri. Da
sopra: Torre,
Duchi d'Aosta
e Principe di
Napoli (gli arredi
delle camere
di quest'ultimo
sono ipotizzati).

stava consolidando le proprie potenzialità insediative e simboliche. Un primo elemento di discontinuità è rappresentato, come già detto, dalla morte di Edoardo Agnelli nel 1935, evento che contribuì a indebolire il sistema di relazioni sociali e finanziarie su cui si era fondato l'avvio dello sviluppo di Sestriere. Negli anni immediatamente successivi si registrò infatti una progressiva perdita di interesse, da parte di giovani esponenti dell'élite torinese, per la costruzione di residenze secondarie nella località, con un conseguente spostamento degli investimenti verso altre stazioni di consolidata fama internazionale, come Saint-Moritz¹⁹⁷. Parallelamente, a partire dal 1937, l'attenzione del gruppo Fiat e dei suoi principali tecnici si orientò in modo sempre più deciso verso l'espansione e l'ammodernamento dell'apparato industriale. Nel giugno di quell'anno prese avvio il progetto di un nuovo grande stabilimento automobilistico, e Vittorio Bonadè Bottino venne inviato negli Stati Uniti per studiare i più avanzati modelli di organizzazione produttiva¹⁹⁸. L'inaugurazione dello stabilimento di Mirafiori nel maggio del 1939¹⁹⁹, insieme all'istituzione del Servizio Costruzioni e Impianti, sancì definitivamente questo spostamento di priorità, concentrando risorse economiche, competenze progettuali ed energie decisionali sull'industria automobilistica. In questo contesto, anche i progetti già avviati a Sestriere subiscono un inevitabile arresto: nel 1938 vennero realizzate le imponenti fondazioni del Principe di Napoli, ma la costruzione del complesso non procedette oltre questa fase iniziale. La convergenza tra il nuovo impegno industriale a Torino, le vicende private della famiglia Agnelli e il progressivo deteriorarsi del quadro politico europeo determinò così, di fatto, la conclusione di ogni ulteriore iniziativa significativa nella ormai celebre "stazione delle torri".

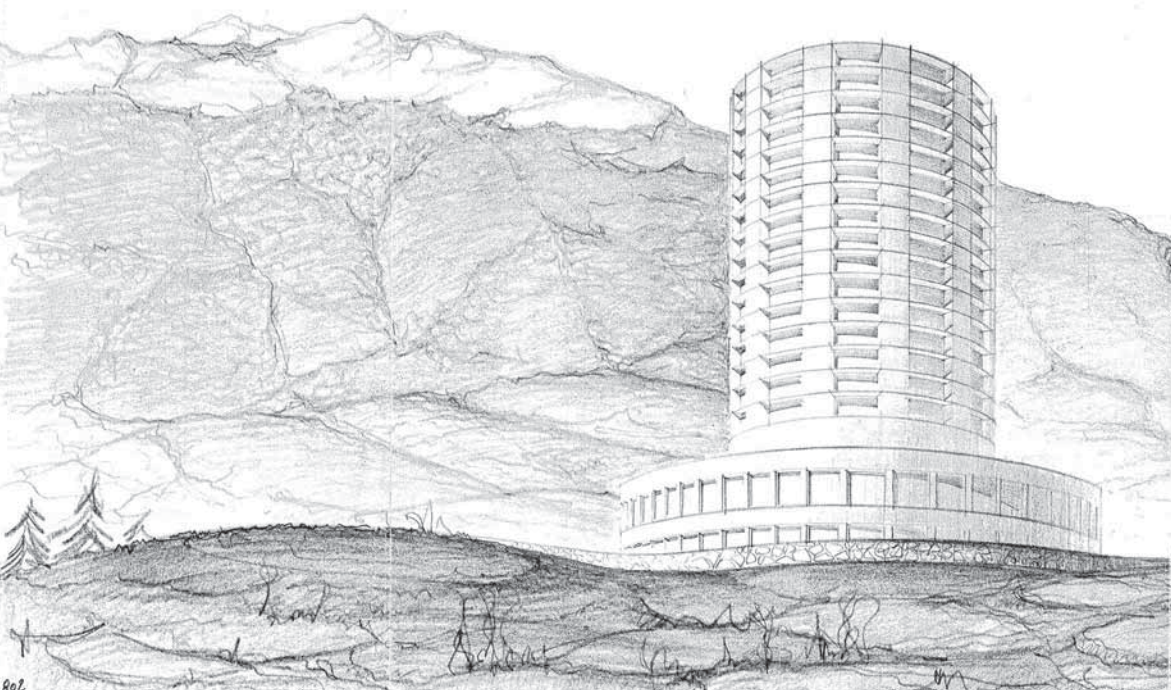
197. Intervista ad Andrea Salina, figlio di Gian Augusto Salina Amorini Bolognini, del 23 gennaio 2026.

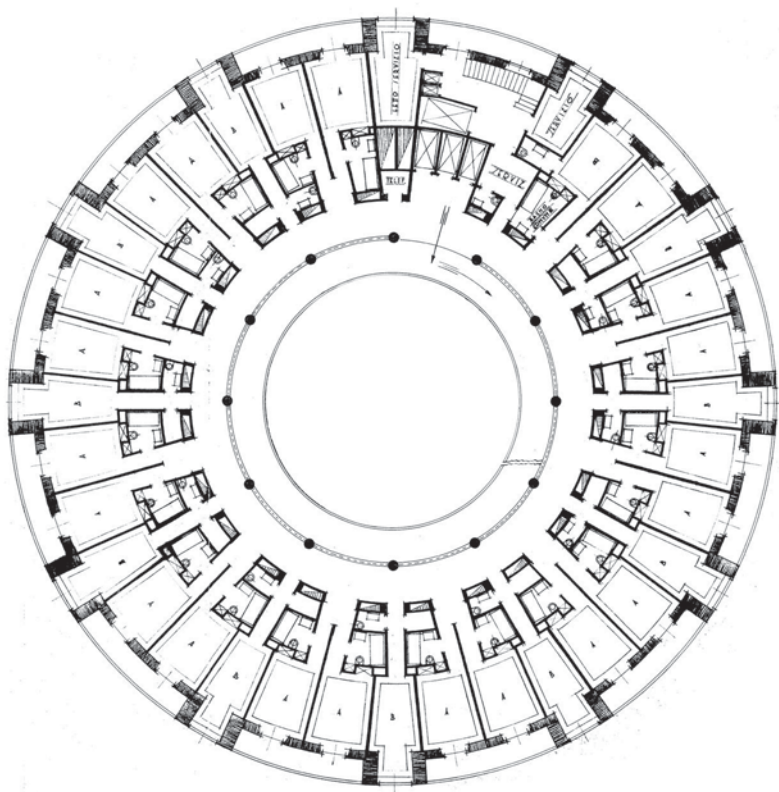
198. Bonadè Bottino e Lepri (a cura di), *Memorie di un Borghese...*, cit., p. 307-8.

199. R. D'Attorre, *Mirafiori, modello per l'industria meccanica italiana (1937-1979)*, in Comba (a cura di), *Maire Tecnimont...*, cit., p. 81.



Vista di
Sestriere (ASF)





Albergo
Principe di
Napoli, pianta
dal 5° al 18°
piano [1937]
(MET, 802)

Prospettiva
dell'albergo
Principe di
Napoli [1937]
(MET, 802)





SESTRIERES

GRANDE ALBERGO "PRINCIPI DI PIEMONTE"

GRANDE ALBERGO "DUCHI D'AOSTA"

ALBERGHI "LA TORRE" e "MONTE SISES"

bocconillo

Sci Club - Scuola di Sci

Funivie: MONTE ALPETTE mt. 2300 ★ MONTE SISES mt. 2600

MONTE BANCHETTA mt. 2600 ★ MONTE FRAITEVE mt. 2700



IL RIFUGIO DEL CETO MEDIO BENESTANTE (1951-1966)

Villette a schiera per il turismo borghese

Come testimonia il celebre manifesto di Gino Boccasile della «Donna in verde» (1949)¹ l'immagine di Sestriere nei primi anni del dopoguerra sembra immutata rispetto agli anni Trenta. La terza torre non è mai andata oltre le fondamenta e pochi villini sono effettivamente comparsi ai piedi del Fraiteve. Tuttavia, dietro questa apparente immobilità, la stazione si preparava a una profonda trasformazione: diventare un sogno medio-borghese e, contemporaneamente, destinazione del nascente jet-set: è sufficiente ricordare le inquadrature di *È l'amor che mi rovina* di Mario Soldati (1951)² o i set fotografici di moda come quello di «Harper's Bazaar»³ che cristallizzano Sestriere in un immaginario di eleganza e modernità rivolto tanto alla borghesia italiana quanto a quella internazionale.

A favorire questo processo contribuì anche il nuovo quadro istituzionale e socioeconomico: la neonata Costituzione repubblicana ribadiva il diritto alla vacanza⁴, la Commission européenne du tourisme nasceva nel 1948⁵, al settore alberghiero venivano assegnati nel 1949 8 miliardi di £⁶, e nello stesso anno – evento simbolico – il traffico automobilistico

1. G. Boccasile, Sestrières, manifesto, 1949 (ACAI, cassetto 6 [22]).

2. *È l'amor che mi rovina*, Manifesto, 1951 (ACAI, Sala Trenker: scatola 21; dossier 1951/5).

3. *Christmas in Italy*, in «Harper's Bazaar», 1950, 44, pp. 52-7.

4. Articolo 36 della Costituzione: «Il lavoratore ha diritto al riposo settimanale e a ferie annuali retribuite, e non può rinunziarvi».

5. A. Berrino, *Storia del turismo in Italia*, Il Mulino, Bologna 2011, p. 240.

6. Ivi, p. 245.

superava per la prima volta quello ferroviario⁷. Era la ricetta perfetta per rilanciare l'interesse nell'espansione edilizia di una stazione che, già concepita come città-svago dell'automobile, trovava ora le condizioni per svilupparsi. Fu in questo clima di ripresa edilizia, alle soglie di quello che sarà poi il miracolo economico italiano, che si concretizzò l'idea, già formulata negli anni Trenta, di aprire effettivamente Sestriere alle iniziative di terzi, trasformandola così da meta di soggiorni brevi in albergo a luogo di villeggiatura stabile, grazie alla costruzione delle seconde case. Paradossalmente, però, mentre a Torino Fiat si lanciava nel settore immobiliare con il piano Fanfani del 1949⁸, a Sestriere la mano di Agnelli decise di fermarsi alla lottizzazione e alla vendita dei terreni, lasciando la costruzione ai privati e mantenendo solo un ruolo di controllo tecnico, così come previsto fin dal Regolamento edilizio del 1936. Se l'operazione si configurava non come prevalentemente (come in passato) ma *esclusivamente* fondiaria era perché il contesto proprietario era, come già detto, profondamente mutato: Edoardo Agnelli era morto nel 1935 e Virginia, rimasta vedova, si era ritirata dalla gestione della stazione ben prima dello scoppio della guerra; nel 1945 scomparve anche Giovanni Agnelli e la presidenza Fiat passò a Vittorio Valletta (1883-1967). L'unico *fil rouge* con il passato era rappresentato da Vittorio Bonadè Bottino, che però era sempre più impegnato nella gestione del Servizio Costruzioni Impianti Fiat.

Il primo passo di questa operazione fondiaria fu rappresentato dal piano di lottizzazione dell'area a monte della strada Nazionale⁹, compresa tra la cappella Regina Pacis e il rifugio Venini, denominata convenzionalmente "Colle"¹⁰. La scelta non era casuale: era la zona più visibile al turista all'arrivo, era già servita dalla strada Nazionale e poteva essere organizzata con una sola via distributiva interna. Costruire subito in quest'area significava offrire un'impressione di ordine e compiutezza: dalle piste si sarebbero viste le torri e, alla loro destra, un tessuto residenziale uniforme ai piedi del Fraiteve. La zona, inoltre, poteva essere facilmente disegnata con lotti regolari e vendibili, senza ostacoli morfologici

7. M. Bonino e M. Moraglio, *Inventare gli spostamenti. Storia e immagini dell'autostrada Torino-Savona*, Umberto Allemandi, Torino 2006, p. 26.

8. R. D'Attorre, *La residenza economica e la grande industria: il piano Ina-Casa e la collaborazione con Fiat*, in Comba e D'Attorre, *Torino 1914-1976...*, cit., pp. 221-2.

9. Nella planimetria del piano si nota la presenza dell'albergo Diana Sport, primo edificio costruito da privati oltre il preesistente Albergo Sestriere di Vincenzo Possetto.

10. Negli anni Sessanta viene identificato come "Quartiere Capret". Questa denominazione appare nello studio preliminare del 1966 al nuovo PRG: L. Chappis, V. Bonadè Bottino e U. Genero, *Studio Preliminare del Nuovo Piano Regolatore della stazione turistica del Sestriere*, 15 giugno 1967, p. 13 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

e con un dislivello che garantiva a tutte le case una vista panoramica sul Colle, quasi come in un cinema.

La Saes, proprietaria dei terreni, affidò l'elaborazione del nuovo piano al Servizio Costruzioni e Impianti Fiat, guidato da Vittorio Bonadè Bottino¹¹. La Commissione comunale, di cui facevano parte il sindaco Giovanni Nasi (nipote di Giovanni Agnelli), Vittorio Bonadè Bottino, Paulo Vincenzo Possetto e il geometra comunale Giuseppe Grosso¹², lo approvò nel 1951¹³. L'obiettivo del piano era di garantire qualità architettonica per mantenere ed eventualmente aumentare il valore fondiario delle proprietà Saes¹⁴. Il piano prevedeva lotti di 600-900 m², con edifici alti al massimo 12 m, distanziati almeno 12 m, e con verde obbligatorio. Era vietata la fusione di lotti contigui per impedire grandi costruzioni. La vera innovazione era però tipologica: invece del modello *pavillonnaire* anni Trenta, basato su villette isolate, il piano introduceva la casa a schiera. L'impianto era in questo modo estensivo ma a media densità con edifici bassi, distanziati, sfalsati per assicurare soleggiamento e panorama. Una scelta che rifletteva il progressivo allargamento dell'utenza: non più solo famiglie nobili (i Salina) o altoborghesi (come i Cravario), ma anche professionisti e impiegati della media borghesia. La casa a schiera era scelta perché più economica: minori costi di costruzione, giardino ridotto e spese di riscaldamento contenute; insomma, una soluzione intermedia tra il desiderato chalet e l'appartamento cittadino. Questo cambio tipologico seguiva una tendenza più generale che si riscontrava anche sulle riviste di settore dove architetti come Gualtiero Casalegno¹⁵ e Mario Cereghini¹⁶ teorizzano tipologie a metà strada tra albergo e villa, opponendosi alla dispersione delle villette alpine lontane dagli impianti¹⁷. Questo cambio di rotta coincideva poi con una fase in cui il settore

11. Piano di lottizzazione, s.d. [1951] (MET, fondo Fiat Engineering, T406).

12. Saes, Commissione Comunale Igienico-Edilizia, Verbale n. 3, 16 novembre 1951 (ACS, Regolamento Edilizio, Piano di Lottizzazione e Piano Regolatore Generale).

13. Deliberazione consiliare n. 35, 21 novembre 1951 (ACS, Regolamento Edilizio, Piano di Lottizzazione e Piano Regolatore Generale). Tra i consiglieri si trovano: Paulo Vincenzo Possetto, Jayme Enrico, Claudio Giovanni Roux, Antonio Desiderato Roux, Armando Frassati, Antonino Cipriano, Ilario Maffei, Giovanni Battista Lantelme, Serafino Poncet e Celestino Beraudon.

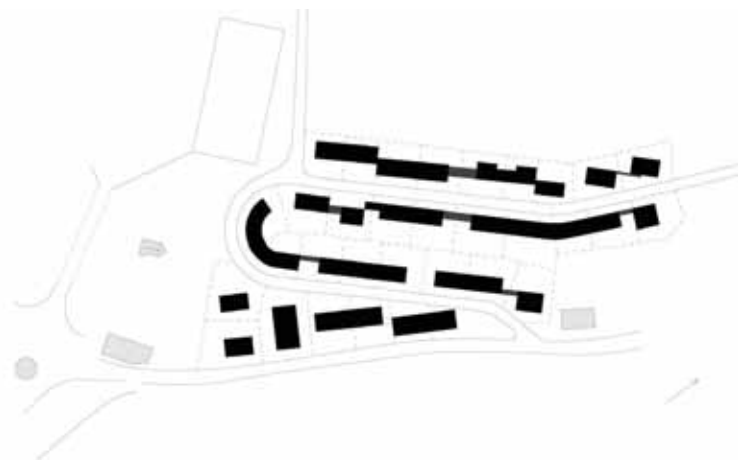
14. Lettera del 23 luglio 1954 dal Comune di Sestriere alla Prefettura di Torino (ACS, Regolamento Edilizio, Piano di Lottizzazione e Piano Regolatore Generale).

15. G. Casalegno, *Un edificio al Sestriere*, in «Edilizia Moderna», 1957, 60, pp. 71-2.

16. Posizione riportata da R. Gabetti, *Il convegno di architettura alpina – Bardonecchia* 1952, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1952, 5, p. 160.

17. Si veda anche: V. Rossi, *Il condominio per soggiorno occasionale*, in «Cronache economiche», 1954, 142, pp. 37-43.

G. Viale,
ridisegno di
Saes, Piano di
lottizzazione,
studio
orientativo
delle
costruzioni
[1951] (MET,
406)



alberghiero stava vivendo una crisi temporanea¹⁸ mentre il boom edilizio consentiva invece a un numero crescente di famiglie di acquistare non solo una prima, ma addirittura una seconda casa. Tuttavia, il passaggio dalla villa isolata alla schiera non corrispondeva a una vera democratizzazione della vacanza dato che le classi popolari restavano escluse. Come rilevato da Annunziata Berrino per le località balneari¹⁹, anche in montagna gli operai supplirono presto piantando tende, mentre l'automobile faticava a diventare lo strumento effettivo della gita fuori porta: nel 1959 solo il 2,6% degli operai ne possedeva una, contro il 28,3% dei lavoratori in proprio²⁰. In questo scenario, Sestriere continuava a posizionarsi come località per la media borghesia, continuando ad escludere le fasce popolari, come molte altre stazioni sciistiche. Non a caso la tipologia della villetta a schiera compariva nello stesso periodo anche nel progetto (non realizzato) di Tullio Rossi per Cortina, presentato alla Prima Mostra di Architettura Alpina (1951)²¹. Anche qui, come accadrà per Sestriere, la tipologia non attecchì: il secondo boom edilizio in vista delle Olimpiadi invernali del 1956 porterà soprattutto ville e condomini (Ca' del Cembro, 1950-1953; Casa Giavi, 1954-1955; Residence Palace, 1954-1956) secondo il piano regolatore (1950-1952) di Edoardo Gellner²².

18. R. Gabetti, *L'attuale problema alberghiero*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1954, 8, pp. 324-30.

19. A. Berrino, *Storia del turismo in Italia*, Il Mulino, Bologna 2011, p. 247.

20. L. Gordolini, *L'Italia in movimento: Storia sociale degli anni Cinquanta*, Mondadori, Milano, 2013, p. 7.

21. M. Cereghini, *La 1ª Mostra di architettura alpina a Cortina d'Ampezzo*, in «Prospettive», 1951, 1, p. 72.

22. F. Mancuso (a cura di), *Edoardo Gellner. Il mestiere di architetto*, Electa, Milano 1996, pp. 128-38; 145-9; 154-5.

A livello architettonico è lo *Studio orientativo delle costruzioni* allegato al piano che delinea prospettive, volumetrie e materiali. Vengono previsti edifici bassi (uno-due piani), coperture a falda unica orientate verso la strada Nazionale, rivestimenti in pietra e legno. È un passaggio dall'esperienza razionalista delle prime torri a un linguaggio più attento al contesto alpino, in linea con il piano *pavillonnaire* degli anni Trenta ma anche con le tendenze contemporanee (ville di Gino Levi-Montalcini a Sauze d'Oulx, 1947; Villa Linot di Carlo Mollino a Bardonecchia, 1951-1953)²³. Il piano Saes del 1951 non produsse risultati immediati, ma segnò la transizione da una stazione di villini a una più densa e meno costosa. Nel 1953 il regolamento edilizio consoliderà questo indirizzo, prescrivendo inoltre materiali tradizionali (pietra, intonaco, legno) e aprendo la strada allo sviluppo semi-estensivo degli anni successivi che verrà portato avanti col piano regolatore del 1958²⁴.

Il nuovo regolamento edilizio venne deliberato già il 9 febbraio 1952 – appena due mesi dopo il piano²⁵ – e approvato con decreto interministeriale il 17 ottobre 1953²⁶. Pur essendo il quarto regolamento approvato dal 1936, fu il primo a prevedere l'obbligo di presentare i progetti completi alla commissione edilizia, segnando una vera svolta nella gestione del costruito. Rispetto ai regolamenti precedenti – quelli del 1936, 1939 e 1949 – il nuovo si distingueva per completezza e ambizione. Si passa dai 39 articoli originari, via via aggiornati con il «Regolamento edilizio tipo» elaborato da Luigi Franceschetti²⁷, ai 125 del 1953, che per la prima volta estendeva il controllo a tutto il territorio comunale, comprese le costruzioni rurali delle borgate. Il documento suddivideva il territorio in sei zone: a Borgata e Champlas era attribuita una funzione agricolo-rurale mentre al Colle quella turistica. Al suo interno si distinguevano anche le aree da preservare per gli sport invernali, quelle destinate a edificazioni estensive e semiestensive²⁸ con un rapporto di

23. A. De Rossi e R. Dini, *La montagna di Carlo Mollino*, Hoepli, Milano 2022, pp. 294-7.

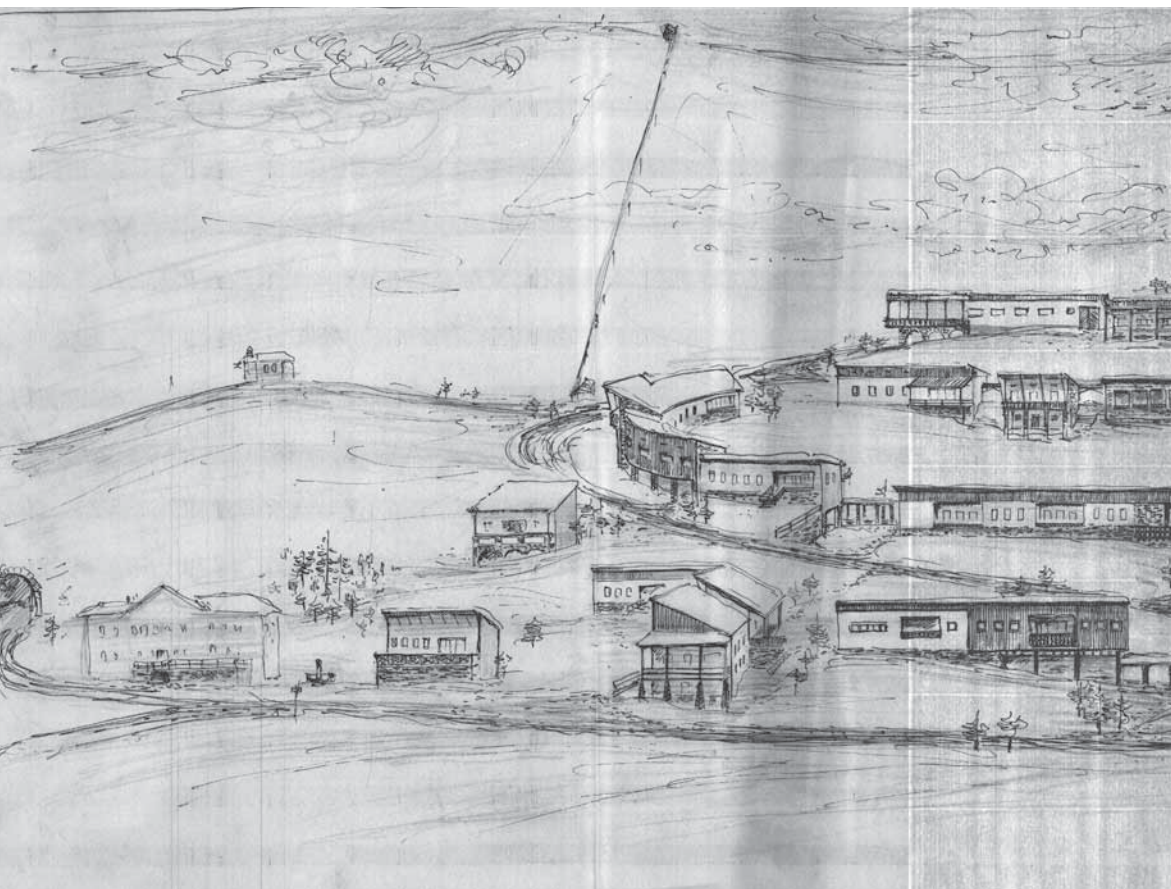
24. Piano Regolatore Generale, *Sistemazione futura*, 1958 (ACS, Piano regolatore 1958).

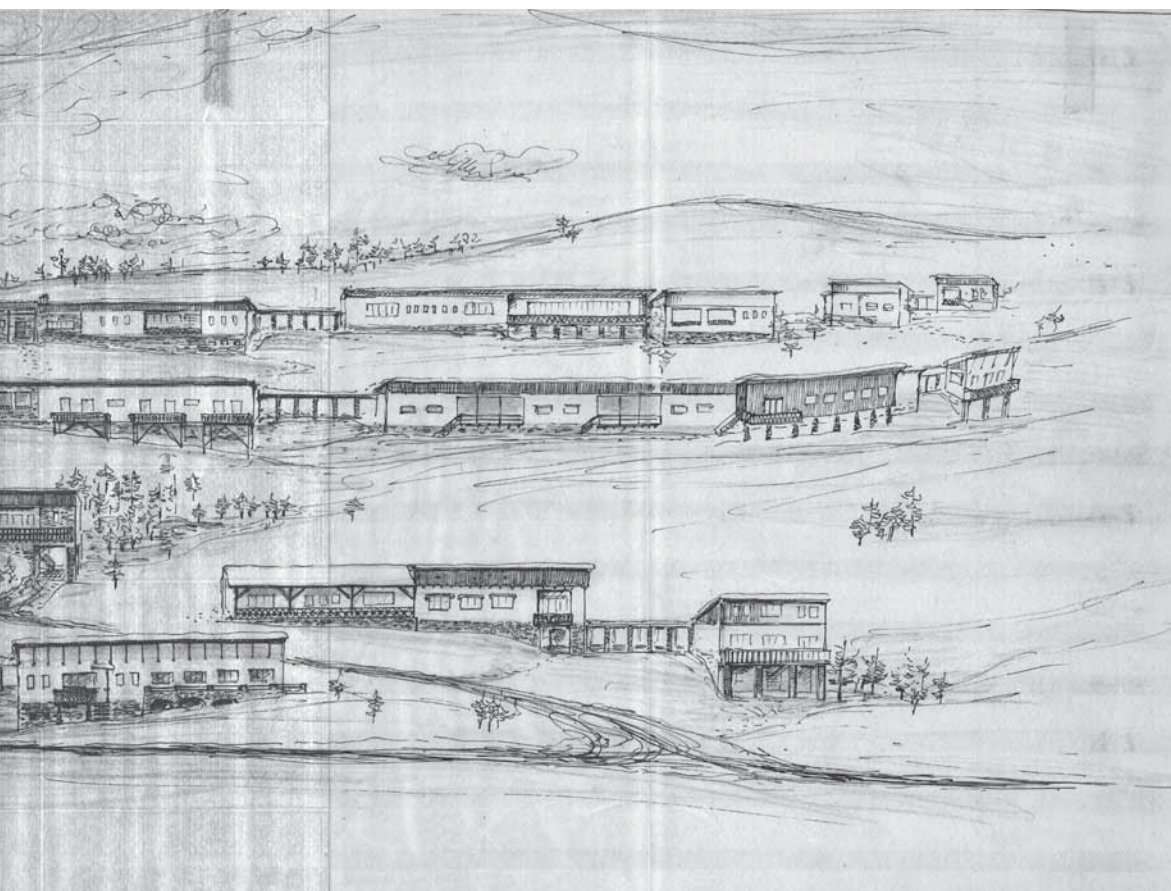
25. Deliberazione consiliare n. 35, 21 novembre 1951 (ACS, Regolamento Edilizio, Piano di Lottizzazione e Piano Regolatore Generale).

26. Lettera dell'11 ottobre 1954 della Direzione Generale Urbanistica ed Opere Igieniche del Ministero dei Lavori Pubblici (ASC, Regolamento Edilizio, Piano di Lottizzazione e Piano Regolatore Generale).

27. L. Franceschetti, Regolamento edilizio, compilato in base alle Disposizioni di Legge emanate fino al 31 dicembre 1946 (ACS, Regolamento Edilizio, Piano di Lottizzazione e Piano Regolatore Generale).

28. Lettera del 23 luglio 1954 dal Comune di Sestriere alla Prefettura di Torino (ACS, Regolamento Edilizio, Piano di Lottizzazione e Piano Regolatore Generale).





copertura pari a un quarto della superficie per le aree estensive e fino a un terzo per quelle semiestensive. Anche sul tema delle altezze il nuovo regolamento segnava una svolta. Se quello del 1936 fissava il limite a 21 metri, quello del 1939 a 22 (con eccezioni per edifici monumentali) e quello del 1949 a 24, il testo del 1953 riduceva drasticamente l'altezza massima a 12 metri, salvo concedere deroghe per «progetti di particolare importanza architettonica», apertura che sembrava pensata per non precludere eventuali nuove torri. L'indirizzo generale, tuttavia, era chiaro: edifici bassi, estensivi, armonizzati con il paesaggio e rivestiti con materiali naturali, in continuità con il piano Saes del 1951 e con i modelli *pavillonnaires* degli anni Trenta. Questa scelta rivelava una linea coerente con le intenzioni già espresse in epoca fascista: nessuna apertura a costruzioni razionaliste “di terzi” o a sperimentazioni troppo marcatamente moderne, riservando a Saes le architetture monumentali e lasciando ai privati un tessuto più corale, pensato come contrappunto. Ma, più che ideologica, la logica era commerciale: il “sogno” da vendere rimaneva quello del rifugio alpino, dove anche il moderno poteva trovare spazio, purché mitigato dall'uso dei materiali della montagna. Il regolamento del 1953, inoltre, non imponeva più la tipologia della villetta a schiera prevista dal piano Saes, e anzi ammetteva genericamente la possibilità di edifici fino a quattro piani (12 metri), aprendo di fatto a nuove soluzioni tipologiche.

Si trattava di un regolamento esplicitamente ideato al fine di «mantenere anche nelle opere edilizie quelle caratteristiche che hanno motivato il Decreto ministeriale del 9 agosto 1950»²⁹, con il quale l'intero territorio comunale era stato dichiarato di notevole interesse pubblico ai sensi della legge 1497 del 1939 sulla protezione delle bellezze naturali. È a tal fine che da questo momento ogni nuova costruzione doveva ottenere il via libera prima dalla Soprintendenza ai Monumenti e poi dal sindaco Giovanni Nasi, in carica ininterrottamente dalla fine della guerra fino agli anni Ottanta. L'obbligo di consegna degli elaborati in Comune comportava la presentazione di una planimetria del lotto in scala 1:500, piante e prospetti in scala 1:100 e un dettaglio della facciata principale in scala 1:20, necessario per valutare l'impatto estetico dell'edificio. Particolare attenzione era rivolta ai rivestimenti, che dovevano essere in pietra naturale o legno, o in materiali “pregiati” da sottoporre comunque a preventiva approvazione. Alla base di queste prescrizioni si riconosceva una nuova sensibilità verso l'ambiente alpino, sì maturata a partire dalla

29. Lettera del 23 luglio 1954 dal Comune di Sestriere alla Prefettura di Torino (ACS, Regolamento Edilizio, Piano di Lottizzazione e Piano Regolatore Generale).

tutela del 1950 sull'intero territorio comunale³⁰ ma già anticipata dal piano *pavillonnaire* del 1932 e, a livello più allargato, dalla mostra sull'architettura rurale curata da Giuseppe Pagano nel 1936³¹. Nei primi anni Cinquanta tale interesse trovava nuova linfa nel dibattito architettonico internazionale, a partire dall'ottavo Ciam di Hoddesdon (1951), dove venivano messi in discussione i dogmi del Movimento Moderno per rivalutare l'ambiente costruito come prodotto di fattori culturali³². In Italia, il confronto sulla ricostruzione postbellica si intrecciava con il riconoscimento delle «preesistenze ambientali»³³ e con il tentativo di elaborare una declinazione del moderno capace di dare «individualità a edifici e luoghi»³⁴. In questo contesto si collocavano le ricerche di Mario Cereghini, che nel 1950 pubblicò *Costruire in Montagna*³⁵ e nel 1951 presentava i suoi studi alla Prima Mostra di Architettura Alpina a Cortina. Per lui la casa in montagna doveva necessariamente fondersi con il paesaggio, non imitando le forme vernacolari ma riprendendone i principi funzionali³⁶, in linea con le riflessioni già avviate da Pagano. La sua proposta era una sintesi fra organico e razionale, fra Wright e Le Corbusier³⁷, capace di coniugare il progresso tecnico e la lezione della tradizione. Cereghini diventava così una voce centrale dei Convegni di Architettura Montana, organizzati nella vicina Bardonecchia tra il 1952 e il 1955, vero laboratorio di idee in un'epoca di boom edilizio alpino. Nel resoconto del primo convegno, Roberto Gabetti insisteva sull'«estrema e coerente sincerità costruttiva» delle architetture rurali³⁸, mentre Giovanni Muzio³⁹ ricordava che in montagna non vi era spazio per forme astratte. Ne emergeva un progressivo scivolamento, nell'ambiente piemontese, dal razionalismo

30. Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'intero territorio del Comune di Sestriere, Decreto Ministeriale del 9 agosto 1950, in «Gazzetta Ufficiale», 31 agosto 1950.

31. G. Pagano e G. Daniel, *Architettura rurale italiana*, Quaderni della Triennale, Hoepli, Milano 1936. Giuseppe Pagano era stato, con Gino Levi-Montalcini, autore di Villa Colli, nel Canavese nel 1928-1930.

32. J. Gosseye e H. Heynen, *Architecture for leisure in post-war Europe, 1945-1989: between experimentation, liberation and patronisation*, in «The Journal of Architecture», 2013, 18-5, p. 631.

33. E. N. Rogers, *Dibattito sugli insediamenti nelle preesistenze ambientali*, in «Casabella-Continuità», 1957, 214, pp. 2-4.

34. C. Norberg-Schulz, *Genius loci. Paesaggio ambiente architettura*, Electa, Milano 1979, p. 195.

35. M. Cereghini, *Costruire in Montagna*, Edizioni del Milione, Milano 1950.

36. Ivi, pp. 145-6.

37. Ivi, p. 146.

38. R. Gabetti, *Il convegno di architettura alpina – Bardonecchia 1952*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1952, 5, pp. 158-9.

39. Ivi, p. 159.

degli anni Trenta – quello delle torri di Bonadè Bottino, dei progetti di Aloisio per Cervinia, di Levi-Montalcini a Bardonecchia o di Melis al Gran Paradiso⁴⁰ – verso un'architettura alpina più consapevole, moderna sì, ma radicata nel contesto. Ed era esattamente a questa direzione che puntava il Regolamento edilizio del 1953.

Moderno e Neoliberty in settimana bianca

Durante la redazione del IV Regolamento edilizio, la Saes vendette un lotto compreso nello *Studio orientativo delle costruzioni* del 1951 a nuova società, la Sky Golf⁴¹, formata dall'architetto Gualtiero Casalegno (1912-1999), dall'impresa Edilizia Provera e dai soci Grossi e Orlando Cravotto⁴². I promotori immaginavano un edificio capace di mediare tra la dimensione collettiva dell'albergo e la privacy della villa isolata, individuando nella tipologia del condominio la soluzione più adatta. Lo Ski-Golf diventava così uno dei primissimi condomini alpini, almeno nelle valli piemontesi⁴³: Casalegno, che nel 1951 aveva in corso diversi cantieri a Torino (tra cui il condominio Gualca-Sire in corso Duca degli Abruzzi 30 e la Casa Alta di piazza Solferino)⁴⁴, trasferì in montagna lo stesso modello che aveva applicato in città per la borghesia agiata, ovvero appartamenti di ampia metratura⁴⁵, dotati di più camere, doppi servizi e locali per il personale di servizio.

La prima versione del progetto si configurava tipologicamente come torre di 15 piani, più vicina all'esperienza urbana torinese che al costruito alpino. Casalegno stesso ne illustrava la genesi sulla rivista «Edilizia Moderna»⁴⁶, sottolineando come l'ispirazione derivasse dagli hotel di

40. De Rossi, *Architettura alpina moderna in Piemonte...*, cit., pp. 36-9.

41. Con sede a Torino in via Arcivescovado 3 (Lettera di Orlando Cravotto al Comune di Sestriere del 15 luglio 1953, ACS, pratiche edilizie anteriori al 1958). Ne è amministratore unico Orlando Cravotto. Il nome del condominio e della società appare con due diverse grafie: "Sky-Golf" o "Ski-Golf". Quando non si cita direttamente un documento, è preferita la seconda grafia.

42. Intervista a Tullio Casalegno, figlio di Gualtiero Casalegno, Torino, 24 maggio 2021.

43. G. L. Marini, *Architetto Gualtiero Casalegno*, Eda e Serca, Torino 1972, in particolare *To. Sestriere, Residence*, pp. 20-3; M. Comba, *Sognando una California lontana*, in «Quaderni della Fondazione Courmayeur», numero monografico dedicato a *La residenza e le politiche urbanistiche in area alpina*, 2004, 16, pp. 89-103.

44. Archivio Edilizio di Torino, protocollo 1948 2 10610 del settembre del 1948, il collaudo delle strutture è del gennaio 1949. Si veda anche Marini, *Casalegno...*, cit., pp. 12-5.

45. Area dell'appartamento tipo di corso Duca degli Abruzzi 30, calcolata dalla pianta riportata nel libro di Marini scalata in CAD, è pari a 200 m² con quattro camere da letto, due bagni e dei locali privati per il personale di servizio.

46. G. Casalegno, *Un edificio al Sestriere*, in «Edilizia Moderna», 1957, 60, pp. 71-6.

Bonadè Bottino, riletti in chiave più rigorosa (privilegiando linee rette a curve sinuose) e un po' come sfida agli stessi, come a ripetere «il gioco delle torri bolognesi»⁴⁷. Questa prima versione del progetto, non rintracciata negli archivi comunali, era esplicitamente influenzata dalla St. Mark's tower (1927-1931) di Frank Lloyd Wright⁴⁸, edificio costruito nei primissimi anni Cinquanta nelle praterie dell'Oklahoma. La torre di Casalegno rielaborava la pianta wrightiana: dal quadrato di partenza, deformato lungo le diagonali, si ricavavano unità residenziali rettangolari grazie ad aggetti triangolari, con zona notte su soppalco. La suggestione wrightiana non era affatto casuale dato che aveva trovato terreno fertile nella cultura architettonica torinese del dopoguerra, alimentata dalla conferenza *Profezia dell'Architettura* di Edoardo Persico (1935)⁴⁹, dalla pubblicazione di Bruno Zevi (*Verso un'architettura organica*, 1945)⁵⁰ e dall'attività dell'Apao, fondata a Roma nel 1945 e subito dotata di una sezione piemontese per iniziativa di Gino Levi-Montalcini.

Sebbene l'architetto affermasse che «il progetto fu respinto dalla Commissione edilizia locale, in forza di un regolamento che, in opposizione, era nel frattempo venuto formandosi»⁵¹, in realtà non si trattava del progetto effettivamente presentato in Comune. Questa prima versione, infatti, non risulta conservata né negli archivi comunali di Sestriere né in quelli del Servizio Costruzioni Impianti Fiat, succursale *de facto* del Comune. Fu solo nel gennaio 1952, prima ancora dell'approvazione del nuovo regolamento edilizio, che Casalegno presentò effettivamente in Comune, con Renato Ferrero e Bruno Foà, il progetto un edificio di 13 piani per l'avvocato Pietro Rossini⁵², già approvato dalla Soprintendenza⁵³. L'edificio era composto da due grandi prismi a base trapezoidale, collegati tra loro dal corpo scale e staccati da terra da un atrio arretrato

47. Ivi, p. 73.

48. Ivi, p. 71.

49. F. Lehmann, *Wright e l'Italia 1910-1945*, in F. Lehmann e A. Rossari (a cura di), *Wright e l'Italia 1910-1960*, Edizioni Unicopli, Milano 1999, pp. 7-25, in particolare pp. 15-6; B. Zevi, *Wright and Italy. A Recollection*, in A. Alofsin, *Frank Lloyd Wright. Europe and beyond*, University of California press, Berkeley 1999, pp. 66-75; M. Casciato, *Wright and Italy: the promise of organic architecture*, in A. Alofsin, *Frank Lloyd Wright. Europe and beyond*, University of California press, Berkeley 1999, pp. 76-99.

50. B. Zevi, *Verso un'architettura organica: saggio sullo sviluppo del pensiero architettonico negli ultimi cinquant'anni*, Einaudi, Torino 1945.

51. Casalegno, *Un edificio al Sestriere...*, cit., p. 73.

52. Lettera del 28 gennaio 1952 di Pietro Rossini al sindaco del Comune di Sestriere (ACS, Pratiche anteriori al 1958).

53. Umberto Chierici è soprintendente nel 1954 (ACS, Pratiche edilizie, Pratiche anteriori al 1958).

Pianta piano
tipo della
torre Ski-Golf
di Sestriere
(Casalegno,
*Un edificio al
Sestriere...*
cit.)



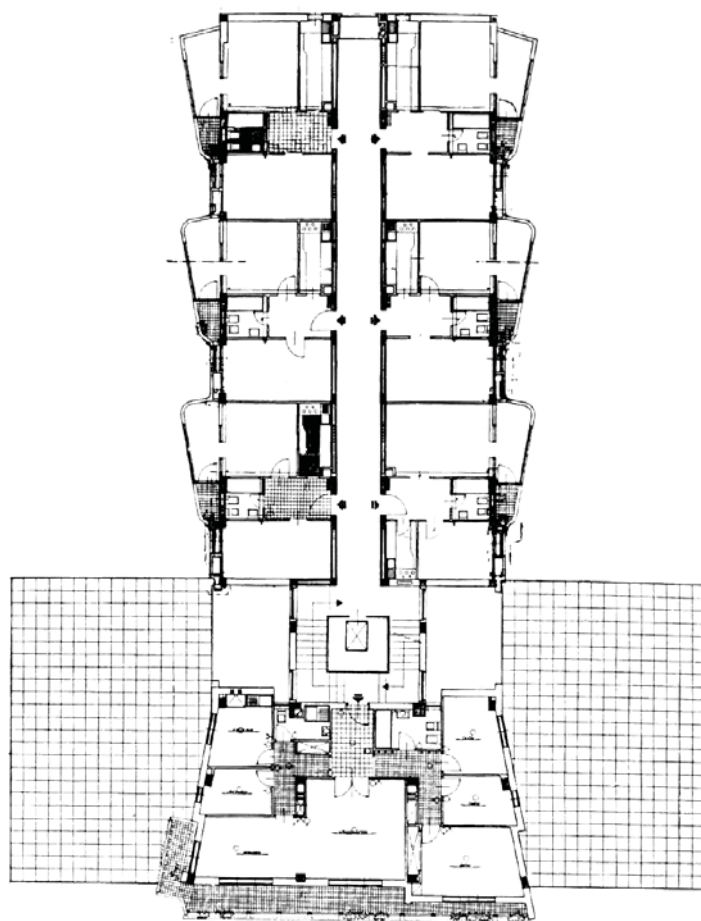
vetrato⁵⁴. La pianta dell'edificio accoglieva duplex sul fronte stradale e appartamenti più ampi sul retro. Il lotto veniva poi completato con un giardino dotato di vasca trasformabile in pista di pattinaggio invernale. È questa la soluzione che venne respinta per non conformità al regolamento edilizio che nel frattempo era stato deliberato (9 febbraio 1952): l'edificio eccedeva di molto i limiti in termini di volumetria e altezza⁵⁵ – inficiando perdipiù la visuale e quindi anche il valore dei lotti retrostanti – e non rientrava in nessuna deroga, dato che queste erano state pensate per ulteriori realizzazioni di Saes e non per operatori esterni.

La svolta avvenne nel luglio 1952, con la definizione di un nuovo progetto: un condominio dallo sviluppo orizzontale di soli sei piani⁵⁶, articolato anche questo in due corpi collegati dal vano scala.

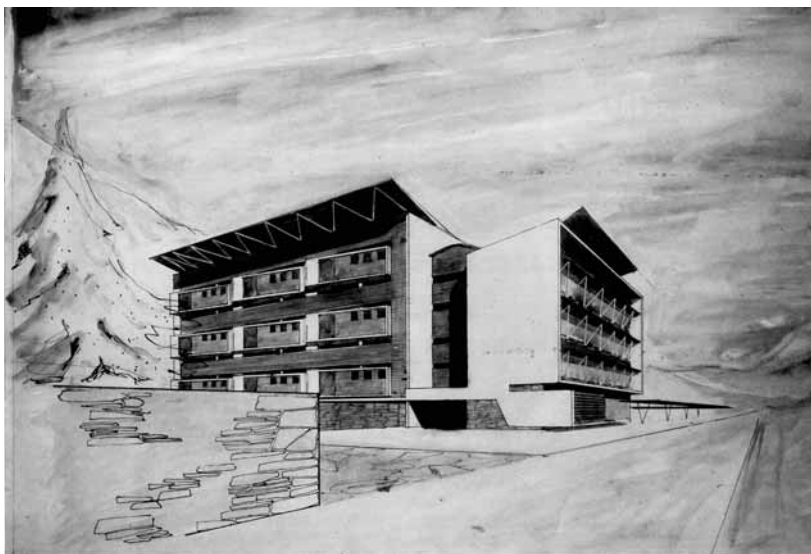
54. Questo progetto pare essere ubicato su un terreno diverso da quello su cui poi è costruito lo Ski-Golf: infatti, come scritto in una lettera del 1952 (Lettera del 28 gennaio 1952 di Pietro Rossini al sindaco del Comune di Sestriere [ACS, Pratiche anteriori al 1958]), si fa riferimento al lotto 333 del foglio 9 del catasto di Champlas du Col, ovvero uno dei primi lotti di via Monterotta, come anche appuntato sulle carte. Probabilmente la localizzazione del condominio viene presto cambiata poiché la zona prescelta ha diversi problemi di approvvigionamento idrico che possono essere stati superati (dati gli ingenti costi) solo se sono venduti contemporaneamente più lotti, come accadrà in seguito.

55. Lettera del sindaco di Sestriere Giovanni Nasi a Orlando Cravotto del 9 febbraio 1952 (ACS, pratiche anteriori al 1958).

56. G. Casalegno, *Schi-Golf Costruzione al Sestriere*, 1° luglio 1952 (ACS, Pratiche anteriori al 1958).



G. Casalegno, Ski Golf, Piano tipo (*Edilizia Moderna*)
Nella pagina seguente: G. Casalegno, Ski Golf, veduta [1952] (MET, T395)



Gli appartamenti più grandi si disponevano lungo la via Nazionale, quelli più piccoli nel corpo arretrato. Casalegno manteneva alcuni elementi delle versioni a torre – la distinzione tra basamento lapideo e volume residenziale, i *bow-windows* a dente di sega⁵⁷ che si alternavano con balconi – ma riduceva la scala complessiva. All'interno, gli appartamenti principali (120 m²) adottavano un'organizzazione moderna con zona giorno open space e grandi vetrate; quelli minori (40 m²), inizialmente concepiti come duplex, sperimentavano soluzioni di arredo salvaspazio progettate dalla ditta Camerario: letti ribaltabili, tavoli pieghevoli, divani trasformabili⁵⁸. Casalegno ne allestì personalmente un esemplare, di sua proprietà, per convincere i futuri acquirenti⁵⁹ per molto tempo diffidenti nei confronti di metrature così lontane da quelle cui erano abituati in città.

L'edificio, completato il 29 settembre 1954⁶⁰, ottenne l'abitabilità solo anni dopo⁶¹, tra polemiche con Comune e Saes. Quest'ultima conte-

57. Marini, *To. Sestriere, Residence...*, cit., p. 23.

58. Casalegno, *Un edificio al Sestriere...*, cit., pp. 75-6.

59. Intervista a Tullio Casalegno, 15 settembre 2021. Solo successivamente la famiglia si trasferirà in uno degli appartamenti più grandi.

60. Lettera del 19 ottobre 1957 del sindaco Giovanni Nasi all'Ufficio del Registro (ACS, Pratiche anteriori al 1958).

61. Lettera del sindaco Possetto all'Ufficio del Registro di Susa del 7 marzo 1958 (ACS, Pratiche anteriori al 1958).

stava al progetto di non rispettare il contesto⁶² e di presentare «deficienze estetiche», dipendenti dalla volumetria imponente, dalla disposizione perpendicolare alla strada Nazionale e dal carattere urbano delle finiture. Venne consigliato di «maggiormente aderire al programma della Società Esercizi del Sestriere risultante dalla nuova lottizzazione»⁶³ attuando «modifiche che lo rendano più aderente ai canoni di un fabbricato di alta montagna»⁶⁴. In realtà, Casalegno aveva volutamente evitato di citare la tradizione vernacolare – cosa che invece aveva fatto in altri contesti come a Gressoney St. Jean per la Casa del medico condotto⁶⁵ – proprio per rendere il suo edificio coerente con la “città della neve” moderna e cosmopolita in cui si collocava.

Dal punto di vista tipologico, lo Ski-Golf segnava un passaggio decisivo: fino ad allora Sestriere contava solo alberghi e ville⁶⁶, mentre l'edificio di Casalegno inaugurava la stagione dei condomini. Esperimenti analoghi erano già comparsi altrove, come la Ca' del Ponete a Cortina d'Ampezzo (1941)⁶⁷ o il condominio Alpino di Ettore Carretta a Sauze d'Oulx⁶⁸, fino al Palazzo Solarium di Enrico Pellegrini a Bardonecchia⁶⁹. Rispetto a questi esempi, lo Ski-Golf cercava di modulare il volume principale articolandolo in più corpi, e introduceva appartamenti di piccola metratura. Tuttavia, proprio questi appartamenti piccoli, pensati per una clientela media, restarono a lungo invenduti⁷⁰, mentre i grandi alloggi sulla facciata principale trovarono subito acquirenti, tra cui le famiglie Lancia, Grossi, Cravotto e, in un secondo momento, lo stesso Casalegno⁷¹. La media borghesia cui erano destinati gli appartamenti più piccoli non era ancora pronta ad abbandonare i comfort della villa o del grande appartamento urbano: Casalegno stava anticipando, senza lo sperato successo, una tendenza che si affermerà solo dagli anni

62. G. Barberis, lettera a V. Bonadè Bottino del 5 novembre 1957, (MET, fondo Fiat Engineering, T395, cartella 31).

63. Lettera di Bonadè Bottino all'ingegnere Ferruccio Jacobacci (amministrazione condominiale Ski-Golf) del 31 ottobre 1957 (MET, fondo Fiat Engineering, T495, cartella 31).

64. Lettera di Giovanni Barberis (Saes) a Vittorio Bonadè Bottino del 5 novembre 1957 (MET, fondo Fiat Engineering, T495, cartella 31).

65. Marini, *Casalegno...*, cit., pp. 18-9.

66. Albergo La Torre – Sises, Duchi d'Aosta, Principi di Piemonte, Albergo Sestriere Possetto e Albergo Diana Sport.

67. Cereghini, *Costruire in Montagna...*, cit., p. 230.

68. V. Rossi, *Il condominio per soggiorno occasionale*, in «Cronache economiche», 1954, 142, pp. 37-8.

69. Ivi, pp. 38-9.

70. Intervista a Tullio Casalegno, 15 settembre 2021.

71. Intervista a Tullio Casalegno, 24 maggio 2021 e 15 settembre 2021.

Sessanta⁷², con la diffusione della seconda casa di piccola metratura e con l'ampio ricorso al design di mobili salvaspazio⁷³.

Contemporaneamente all'ideazione e realizzazione dello Ski-Golf videro la luce altri progetti. Nei primissimi anni Cinquanta, mentre la celebre Casa dell'Obelisco di Torino (1954-1959)⁷⁴ era ancora soltanto un progetto in fieri, due giovani architetti appena laureati, Sergio Jaretti (1928-2017) ed Elio Luzi (1927-2006), si cimentavano a Sestriere con un'idea sorprendente: un Circolo per sciatori⁷⁵ che richiamava esplicitamente l'opera visionaria del catalano Antoni Gaudí (1852-1926). La committenza proveniva dall'interno della famiglia: a promuovere l'impresa è infatti Carolina "Lina" Cravario in Luzi, madre di Elio, già proprietaria di terreni in località prima ancora dell'istituzione della Società Anonima Esercizi Sestriere⁷⁶. Negli anni Trenta la famiglia aveva fatto costruire sul posto una villa dall'architetto Carlo Charbonnet⁷⁷; il nuovo lotto destinato al Circolo si trovava esattamente di fronte a quell'edificio, ma più in basso lungo la ripa e al di là della strada Nazionale, là dove, a distanza di mezzo secolo, Luzi realizzerà il complesso dei Sette Nani⁷⁸.

Il progetto, elaborato fra il 1952 e il 1954⁷⁹, negli stessi anni in cui i due architetti muovevano i primi passi professionali, rivela una passione giovanile per le forme organiche di Gaudí. Non è un caso: nel 1952, durante un viaggio a Barcellona, Elio Luzi e la sorella Graziella – destinata a diventare la moglie di Jaretti – visitarono per la prima volta le architetture

72. Nel 1966 molti appartamenti risulteranno venduti. Dal verbale dell'assemblea condominiale del 2 aprile del 1966 (MET, fondo Fiat Engineering, T495, cartella 31) troviamo presenti: Notaio Venanzio Ferraris, Cav. Giraldo, Sig. Tacchini, Geom. Provera, Arch. Casalegno, Sig. Marcellin, Dott. Nuzzo, Sig. Gabrielli, Dott. Bonani, in proprio e con delega di: Sig. Jacobacci, Sig.ra Giovanna Gabrielli, Dott. Testa Bonani, Dott. Gorla, Soc. Chamberton, Dott. Traglio, imm. S. Rosa, Soc. Fra-Fer, Holdfins Finanziaria Settentrionale, Ing. Chiggia, Sig.ra Schieroni, Dott. Cravotto.

73. In particolare, si ricorda la mostra al Moma di New York *Italy: the new domestic landscape*; cfr. E. Ambasz, *Italy: the new domestic landscape. Achievements and problems of Italian Design*, New York Graphic Society, Greenwich (Conn.) 1972, pp. 190-9.

74. M. L. Barelli e A. Luzi (a cura di), *Le Case di Manolino. Storia di una famiglia di costruttori e di due architetti*, Il Tipografo, Buttigliera d'Asti 1996, in particolare pp. 57-61.

75. E. Luzi e S. Jaretti, progetto non identificato (Circolo per sciatori), s.d. [1952-1954] (APEL); identificato grazie alla pratica edilizia E. Luzi e S. Jaretti, Progetto per la costruzione di circolo per sciatori a Sestriere, s.d. (ACS, pratiche edilizie, pratiche anteriori al 1958).

76. In una lettera del 1964 si evidenzia proprio che il terreno non è stato acquistato dalla Saes, in Bozza di lettera del Sindaco di Sestriere alla proprietà, 20 aprile 1964 (MET, fondo Fiat Engineering, T397, cartella 52).

77. Lettera del 9 agosto 1937 di Teresa Cravario al Podestà Alfredo Poletti (ACS, pratiche edilizie, pratiche anteriori al 1958).

78. Guido Norzi e Ivo Sopegno nel 2004-2006.

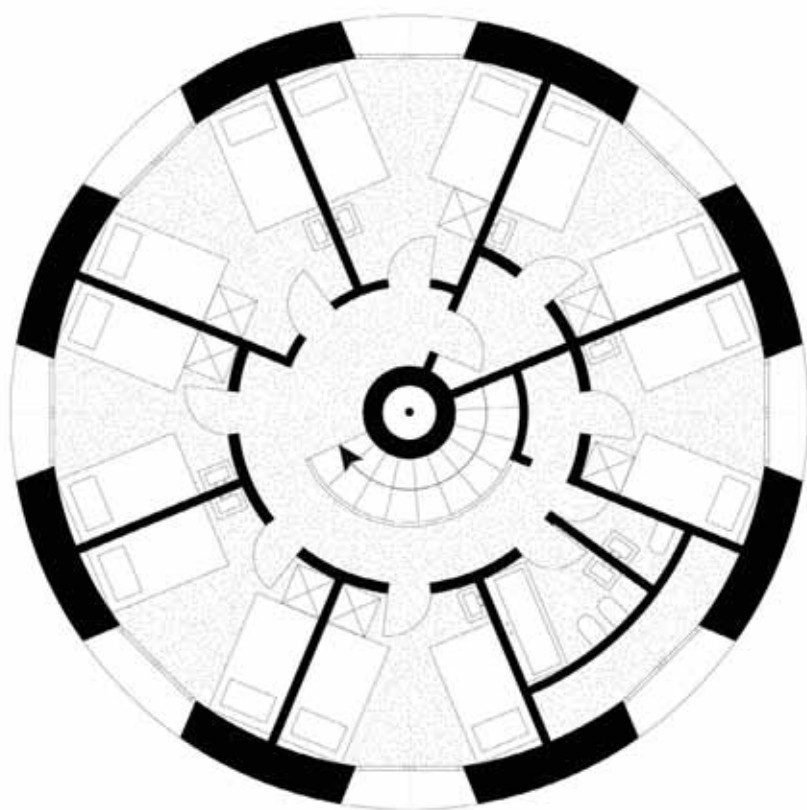
79. Datata grazie all'aiuto del figlio di Elio, Andrea Luzi.

dell'artista catalano⁸⁰. L'impatto fu tale che Graziella decise di dedicare alla sua opera la propria tesi di laurea⁸¹. Il Circolo per sciatori nasceva da questo stesso innamoramento estetico da parte di Elio Luzi e del futuro marito di Graziella, Jaretti. La pianta circolare, il corpo sviluppato su due livelli, la facciata scandita da aperture ad arco irregolari che sembravano grotte incastonate nella ripa: tutto concorre a mimetizzare l'edificio nella montagna, evocando le superfici rocciose del basamento colonnato del terrazzo di Parc Güell. I primi schizzi mostravano un impianto più organico, a spirale, che ricordava una conchiglia. Ma il progetto definitivo si irrigidì, perdendo parte della fluidità gaudiniana per avvicinarsi invece al modello della Torre razionalista di Vittorio Bonadè Bottino. La distribuzione interna ruota ora attorno a una scala a chiocciola che collega i due livelli: al piano superiore le piccole stanze doppie si aprono a raggiera su un corridoio anulare, con un locale bagno comune, riprendendo in chiave meno ascetica la logica distributiva delle torri di Bonadè Bottino. Sarà uno schema che tornerà, anni dopo, nel Villaggio degli Atleti (1996), firmato da Luzi insieme a Jean-Pierre Chiantello (Atelier UA5)⁸² e realizzato in vista dei Mondiali di Sci (1997). Se contestualizzato nella Sestriere degli anni Cinquanta, questo progetto appare di straordinaria originalità. I due giovani architetti, ventiquattrenne l'uno e venticinquenne l'altro, allievi di Carlo Mollino, scelsero una via inattesa, distante tanto dal lessico razionalista delle torri quanto dal registro vernacolare delle villette alpine. Proposero una *terza via* fondata sul dialogo con la natura: l'edificio si "radicava" nella ripa come se fosse un affioramento roccioso, e l'impianto planimetrico, pur mutuato dalla Torre, rimaneva invisibile all'esterno. Il Circolo per sciatori, mai realizzato ma presentato ufficialmente in Comune, segnava così l'avvio della sperimentazione montana per una coppia destinata a fare dell'autonomia progettuale la propria cifra distintiva. La distanza rispetto al contesto costruito richiamava da vicino la dissonanza della successiva Casa dell'Obelisco, e, per spirito di ricerca, si avvicinava al coevo intervento di Enzo Venturini per la casa-studio di Umberto Mastroianni a Torino (1953-1954). Fu un atto di indipendenza stilistica, che però rimase senza eredi nella Sestriere del tempo, ancora impermeabile a forme così eccentriche. Non sorprende dunque che il progetto successivo, affidato ai due architetti da Teresa

80. Questo è stato ricostruito da Barelli in M. L. Barelli e D. Rolfo, *Il palazzo dell'Obelisco di Jaretti e Luzi. Progetto e costruzione*, Gangemi Editore, Roma 2018, p. 144.

81. G. Luzi, *Cenni sull'opera e sul tempo dell'architetto Antoni Gaudì*, tesi di laurea in Lettere e Filosofia, Università degli Studi di Torino, rel. A. M. Brizio, 1953-1954. Citata da Barelli e Rolfo, *Il palazzo...*, cit., p. 24.

82. J.-P. Chiantello e E. Luzi (e associati), Villaggio degli Atleti, Sestriere, 1996 (APEL).



G. Viale, ridisegno della pianta del Circolo per sciatori (ACS)

Hirschhorn in Cravario (zia acquisita di Elio) nel 1956⁸³, assumerà toni più cauti. L'Alpi Hotel, poi ribattezzato Biancaneve⁸⁴, concepito come ampliamento della villa di Charbonnet del 1937, era destinato a soddisfare la crescente domanda di ricettività⁸⁵. Il progetto per il Biancaneve (1956), che nel tempo conoscerà ampliamenti nel 1964, 1970 e negli anni Ottanta⁸⁶, si costruì come un innesto: la villa originaria venne sopraelevata e affiancata da un nuovo volume parallelepipedo. Pur mantenendo i materiali tradizionali – pietra a vista, coronamenti lignei, persiane – Jaretti e Luzi impressero una torsione consapevole, trasformando la villetta-chalet in un organismo completamente diverso, segnato da un grande comignolo-torretta e, negli interventi successivi, da dettagli volutamente artificiosi come montanti e travi dipinti di rosso. Qui il riferimento al vernacolare diventava dichiaratamente ambiguo, rivelando l'opera come frutto di un'architettura recente che si maschera da tradizione. Sia il Circolo sia il Biancaneve mostrano dunque il filo conduttore dell'attività dei due architetti a Sestriere⁸⁷: mettere in tensione il proprio progetto con il costruito esistente, talvolta cercando il mimetismo con il paesaggio naturale, altre volte manipolando ironicamente i codici del vernacolare. Nel caso del Circolo, l'aderenza alle norme del IV Regolamento edilizio – uso di materiali locali, altezza massima di 12 metri, rispetto delle distanze dai confini – non impedì ai due di spingersi fino al limite delle forme, interpretando le regole come cornice entro cui esercitare la massima libertà espressiva. Fu un atto di critica implicita sia verso il funzionalismo esasperato delle torri di Sestriere, cui alludeva, sia verso l'imitazione vernacolare, di cui smascherava i limiti. In questo

83. E. Luzi e S. Jaretti, Progetto di riattamento ed ampliamento della Villa Cravario a Sestriere, 23 maggio 1956 (ACS, pratiche edilizie, pratiche anteriori al 1958).

84. Luzi giocherà col nome di questo albergo, costruendo, poco lontano, il Sette Nani, condominio progettato con Guido Norzi e Ivo Sopegno nel 2004-2006; cfr. L. Barellero e M. Sudano, *Elio Luzi. Disegnare e ridisegnare le case*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 2007, 1, p. 22.

85. Lettera di Teresa Hirschhorn Cravario al sindaco di Sestriere del 25 luglio 1956 (ACS, pratiche edilizie, pratiche anteriori al 1958).

86. Cartella Proprietà Cravario (MET, fondo Fiat Engineering, T397). Quello del 1964 è un intervento minore ed è seguito dal geometra Silvio Guiot-Pin, di Pragelato.

87. Un secondo progetto senza esiti è la Stazione Raggio di Sole (1959-1964) a Borgata. Un edificio in ferro e legno che fa della copertura il centro di tutta la composizione. Grandi falde arrivano quasi fino al terreno e un esile comignolo dà invece verticalità ai prospetti, come era accaduto per il progetto degli anni Cinquanta per il Biancaneve. Cartella 20, Stazione Raggio di Sole (MET, fondo Fiat Engineering, T392). Jaretti e Luzi progettano nel 1964, un edificio di proprietà Luzi-Cravario, in zona Plagnols, non costruito (MET, fondo Fiat Engineering, T393, cartella 25), un condominio per Lina Luzi nel 1971 (MET, fondo Fiat Engineering, T401) e infine Luzi con i suoi collaboratori i già citati Villaggio degli Atleti (1996) e il Sette Nani (2004-2006).

senso, il progetto non costruito del Circolo per sciatori incarna quella tensione estetica che Mollino, maestro dei due giovani, definiva come uno «slittamento [...] nell'inutile»⁸⁸: la ricerca di un'architettura intesa prima di tutto come forma d'arte, capace di farsi espressione, invenzione e linguaggio autonomo, oltre la mera funzione.

Lo Ski-Golf di Casalegno e il Circolo per sciatori di Jaretti e Luzi raccontano, da prospettive diverse, la stessa inquietudine che anima l'architettura alpina nei primi anni Cinquanta. Da un lato, Casalegno trasferiva in quota il linguaggio metropolitano dei grandi condomini torinesi, cercando di tradurre il comfort urbano in un contesto montano ancora in formazione; dall'altro, i due giovani architetti, appena usciti dall'università, immaginavano di poter sperimentare forme visionarie in montagna proponendo un edificio che sembrava sgorgare dalla natura. Due approcci divergenti, ma accomunati dalla volontà di superare tanto la rigidità dei modelli razionalisti quanto il richiamo rassicurante al vernacolare alpino. Sestriere aprì così il campo agli architetti esterni a Fiat, diventando laboratorio di soluzioni ancora contraddittorie, fra città e montagna, modernità e tradizione, funzionalismo e libertà formale.

Il nuovo volto del turismo di massa: i condomini

Era il 23 marzo 1957 quando Vittorio Bonadè Bottino ricevette l'incarico ufficiale di redigere il primo piano regolatore di Sestriere, affiancato dall'ingegnere Ugo Genero⁸⁹, anch'egli in forza al Servizio Costruzioni e Impianti della Fiat. Il piano, consegnato l'anno successivo, era atteso da oltre vent'anni: già nel 1935 Giovanni Agnelli aveva manifestato l'intenzione di regolamentare le iniziative edilizie private per controllarne lo sviluppo⁹⁰, ma fino a quel momento ci si era limitati a strumenti parziali come regolamenti edilizi e piani di lottizzazione. La svolta era arrivata nel 1954, quando la Prefettura aveva notificato al Comune l'obbligo di redigere un vero piano regolatore generale. Tuttavia, la reazione del sindaco Giovanni Nasi era stata di aperta perplessità. In una lunga lettera⁹¹, l'amministratore ricordava come la popolazione residente fosse rimasta ferma a 430 abitanti dal 1936, con circa 600 vani disponibili: un

88. Parole di Mollino, in L. Belgiojoso, I. Gardella, C. Mollino e A. Cavallari-Murat, *Fedeltà o evasione dalla funzionalità e dalla razionalità*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti di Torino», 1952, 7, p. 195.

89. Marin, *Sessant'anni di trasformazioni...*, cit., pp. 66-7.

90. Bonadè Bottino, *Memorie* (APBB), p. 2033. Bonadè Bottino segnala la volontà del Senatore di creare un «un piano organico» per la stazione.

91. Lettera di Giovanni Nasi alla Prefettura di Torino del 23 luglio 1954 (ACS, Regolamento Edilizio, Piano di Lottizzazione e Piano Regolatore Generale).

vano e mezzo per abitante, dunque nessun segnale di pressione demografica che potesse giustificare grandi previsioni di sviluppo e quindi la necessità di un piano regolatore. Le difficoltà economiche contribuivano a rafforzare la sua posizione: tra il 1945 e il 1954 erano stati costruiti appena cinque edifici, a causa dei costi proibitivi della manodopera e del trasporto dei materiali in quota. Nasi rivendicava inoltre che il Comune aveva già provveduto, nel 1952, a dotarsi di un regolamento edilizio particolarmente dettagliato, capace di disciplinare strutture, estetica e igiene delle costruzioni, in linea con la dichiarazione ministeriale del 1950 «di notevole interesse pubblico». A ciò si aggiungeva il piano di lottizzazione Saes del 1951, con cui il Comune, di concerto con la Società Anonima Esercizi Sestriere, regolava l'area centrale del Colle. Un piano regolatore generale, concludeva il sindaco, non avrebbe fatto che duplicare norme già vigenti, appesantendo inutilmente l'iter amministrativo. Nonostante tali resistenze, l'obbligo divenne inderogabile con il decreto interministeriale del 1° marzo 1956, che impose di dotarsi entro due anni di un piano regolatore. Intanto, già nell'agosto 1954 Bruno Zevi aveva invitato il Comune a presentare i propri elaborati al V Congresso Nazionale di Urbanistica di Genova⁹², occasione ideale per discutere i problemi e le prospettive della stazione. Ma il Comune, non avendo nemmeno iniziato i lavori, non si era presentato⁹³: un'occasione mancata per inserire Sestriere nel dibattito urbanistico nazionale.

Il piano regolatore venne infine consegnato il 1° maggio 1958. Redatto da Bonadè Bottino e Genero, si componeva di una relazione di sole diciassette pagine e di sette tavole. Nelle intenzioni degli estensori, la necessità di pianificazione deriva dall'«imponente sviluppo di nuove costruzioni edilizie»⁹⁴ già realizzate al Colle, come lo *Ski-Golf* e la *Biancaneve*, un'affermazione che suona in evidente contrasto con le caute considerazioni di Nasi di appena qualche anno prima. Il documento tradiva inoltre un'impostazione sommaria e distante dal dibattito contemporaneo: manca quella visione analitica e sistematica che già vent'anni prima aveva guidato i piani per la Valle d'Aosta o le elaborazioni teoriche dei CIAM. Le appena sei pagine dedicate alla descrizione della situazione

92. Lettera di Bruno Zevi (Segretario Generale del V Congresso INU) al Sindaco del Comune di Sestriere del 31 agosto 1954 (ACS, pratiche edilizie, pratiche anteriori al 1958).

93. Cfr. *Atti del V Congresso Nazionale di Urbanistica*, parte 1^a, in «Urbanistica», 1955, 15-16. *Atti del V Congresso Nazionale di Urbanistica*, parte 2^a, in «Urbanistica», 1955, 17. A pagina 31 il piano viene segnalato come «piano in fase di studio» nelle mappe della conferenza.

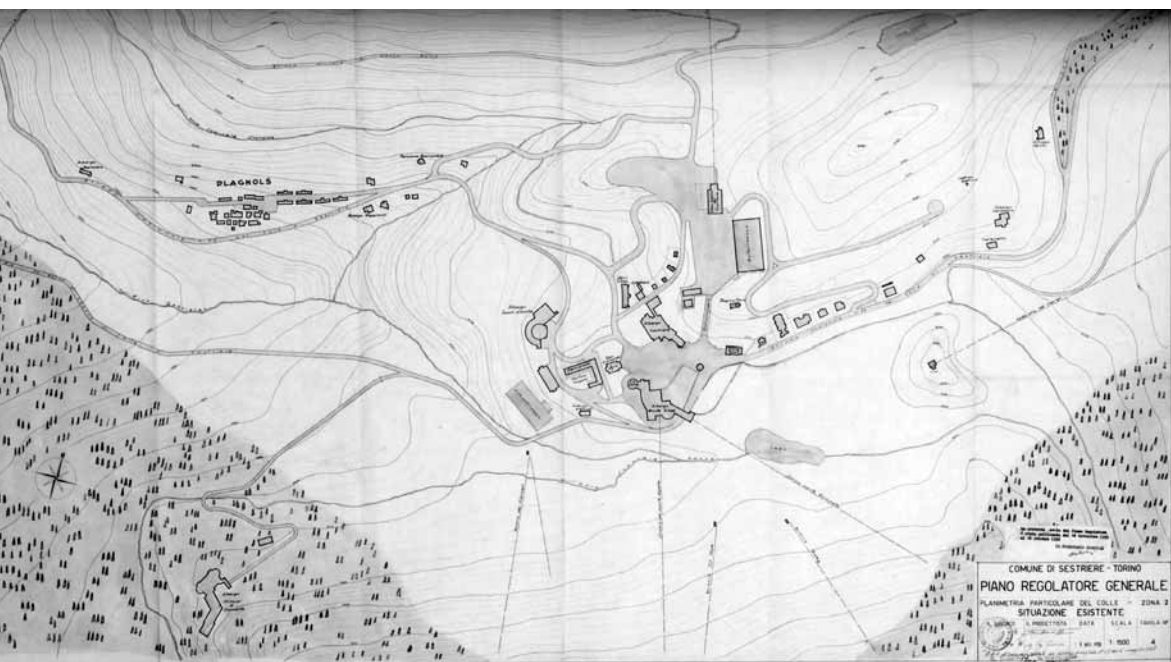
94. Piano Regolatore Generale adottato il 6/5/1958 (ACS, Regolamento Edilizio, Piano di Lottizzazione e Piano Regolatore Generale).

esistente fornivano solo un quadro generale: vengono censiti 140 appartamenti al Colle, 14 alberghi e pensioni, un numero consistente di impianti di risalita – funivie, ski-lift e seggiovie – oltre al nuovo municipio inaugurato nel 1957 e a una sala spettacoli da 150 posti. Le tavole comprendono uno schema regionale in scala 1:200.000, una planimetria comunale con zonizzazione (1:10.000), una della rete stradale (1:10.000) e un dettaglio del Colle (1:1.500). A uno sguardo superficiale potrebbero sembrare elaborati di respiro sovracomunale, in sintonia con gli studi regionali di Giovanni Astengo e Luigi Bianchi⁹⁵, ma in realtà si limitavano a soddisfare i requisiti minimi di legge.

Se già l'analisi risultava debole, anche le previsioni non si distinguevano per solidità. Il piano, pensato come strumento decennale, prevedeva 400 nuovi appartamenti, 1.000 vani per residenze private, 800 nuovi posti letto in albergo, oltre a spazi per attrezzature sportive e servizi. Era una visione di crescita quantitativa, fondata più sulla moltiplicazione delle unità immobiliari che su un ripensamento complessivo della forma urbana. Il cuore della trasformazione risiedeva nell'area centrale del Colle dove il piano collocava i grandi condomini, concepiti come la confermata tipologia architettonica del turismo di massa: edifici di 2-3 piani, alti non più di 12 metri, con superfici per piano inferiori ai 350 m²⁹⁶. Diversamente dagli alberghi degli anni Trenta, ma in linea con il piano di lottizzazione del 1951, questi edifici erano pensati per una clientela più ampia, che ambiva a trascorrere le vacanze in quota con un investimento ridotto ma senza rinunciare alle comodità moderne. Benché il piano regolatore generale risultasse piuttosto essenziale e privo di particolare valore formale, le architetture che ne scaturiranno si riveleranno invece sperimentali e di notevole interesse progettuale. Qui entreranno in scena i primi esempi di progettazione montana del dopoguerra, in cui il soggiorno montano verrà ripensato sulla scia di quanto sperimentato da Casalegno nello Ski Golf: appartamenti privati più contenuti conviveranno con spazi comuni generosi, destinati a saloni, sale giochi, ristoranti e piscine, con l'obiettivo di conciliare la privacy della villa con l'esperienza collettiva dell'albergo.

95. Cfr. F. Berlanda, *Piani urbanistici di valle*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1956, 5, pp. 168-70; F. Bottini, *Sovracomunalità 1925-1970*, FrancoAngeli, Milano 2003, p. 59.

96. Piano Regolatore Generale, relazione, 1958, p. 9 (MET, fondo Fiat Engineering, T399).



Progetti pionieristici e nuovi linguaggi dell'abitare in quota

Fu con Carlo Alberto Bordogna che gli spazi comuni smisero di essere semplice *plus*, e diventarono veri protagonisti della composizione architettonica. Nato nel 1913, coetaneo di Casalegno, si laureò al Politecnico di Torino con una tesi seguita da Giovanni Muzio⁹⁷. Negli anni Cinquanta collaborò con Carlo Mollino, di cui divenne assistente ai corsi di composizione dal 1954 al 1965⁹⁸, e nel frattempo diresse uno dei più attivi studi torinesi⁹⁹. Il suo rapporto con la montagna cominciò già nel 1935, con la villa De Bernardi a Bardonecchia¹⁰⁰, ma l'esperienza più significativa arrivò tra il 1946 e il 1947 quando, al fianco di Mollino, curò strutture e serramenti della celeberrima Stazione d'arrivo e dell'albergo al Lago Nero di Sauze d'Oulx. Seguono tre ville sempre a Bardonecchia (1947-1955)¹⁰¹ e la sua presenza costante ai Convegni di Architettura Montana sin dalla prima edizione¹⁰². I primi edifici firmati da Bordogna a Sestriere furono l'Étoile des Alpes e il Cristallo, entrambi del 1959, seguiti da Le Droit du Col. L'Étoile des Alpes (1959-1963), costruito lungo via Piave, occupava un lotto trapezoidale e si orientava quasi perfettamente a sud, con i cinque piani leggermente inclinati rispetto agli edifici circostanti. La facciata terminava a punta sui lati corti e ricorda la prua e la poppa di una nave che sembrava solcare un mare di neve. Le influenze di Mollino sono evidenti, richiamando il progetto per la casa-alloggio vicino alla funivia del Breuil (1939)¹⁰³, ma si percepiscono anche i rimandi a Ernesto Bontadini, in particolare alla villa Bontadini a Breuil-Cervinia (1935-1936)¹⁰⁴. Il seminterrato dell'Étoile era concepito come un piccolo centro servizi: garage per 30 auto, atrio con ceramiche di Victor Cerrato, sala feste, sala giochi, bar panoramico – qui gli spazi comuni dedicati al *loisir* superano i 100 m² – e due appartamenti probabilmente per i custodi. Ai piani superiori, sei appartamenti per piano si disponevano lungo un corridoio centrale: le unità centrali, di circa 50 m², offrivano tre camere da letto, zona giorno open space e balcone

Nella pagina precedente, sopra:
V. Bonadè Bottino e U. Genero, PRG, situazione esistente, 1958 (ACS)

Nella pagina precedente, sotto:
V. Bonadè Bottino e U. Genero, PRG, sistemazione futura, 1958 (ACS)

97. P. M. Sudano (a cura di), *1928-1945: gli anni della formazione nel racconto di Carlo Alberto Bordogna* Intervista a Bordogna a cura di Paolo Mauro Sudano, in C. Bordogna Neirotti (a cura di), *Carlo Alberto Bordogna: 65 anni di architettura*, Allemandi, Torino 2001, p. 22.

98. Ivi, p. 34.

99. Ivi, p. 22.

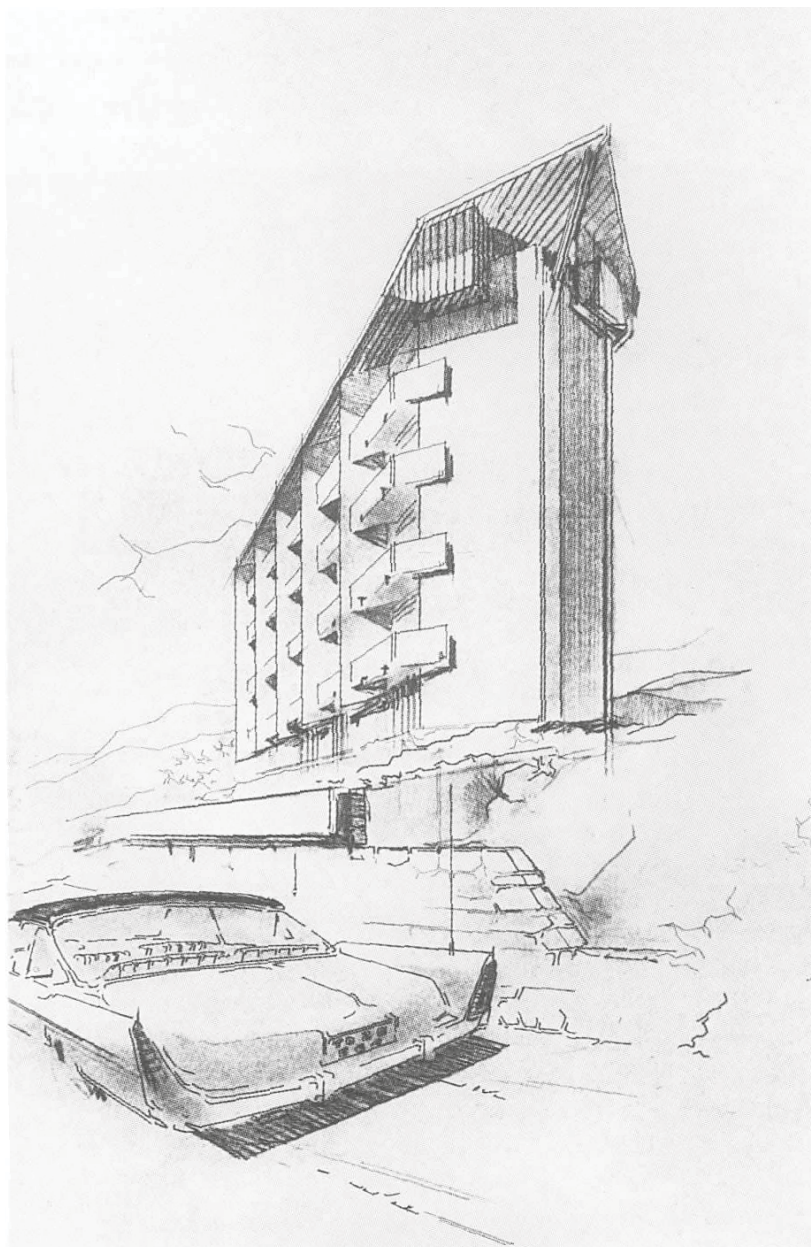
100. C. Bordogna Neirotti, *Case in montagna*, manoscritto, 2021 (APCAB).

101. Ibid.

102. R. Gabetti, *Il convegno di architettura alpina – Bardonecchia 1952*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1952, 5, p. 157.

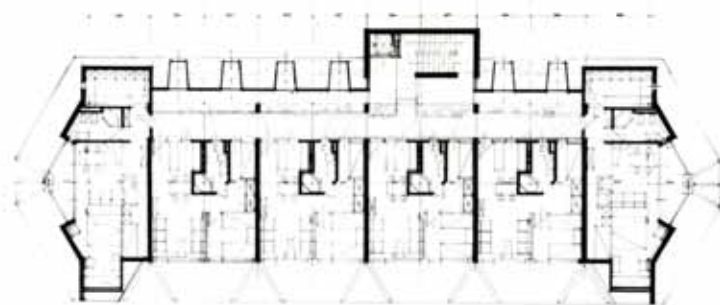
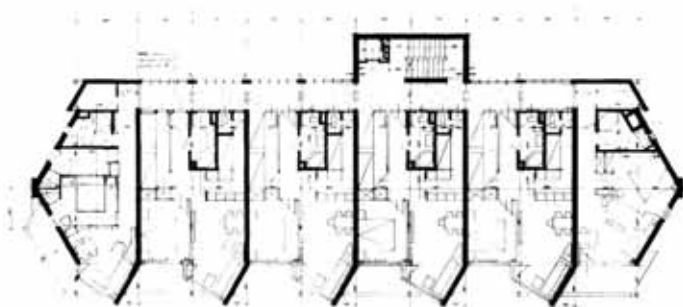
103. C. Mollino, *Studio per una casa-alloggi accanto alla funivia del Breuil*, 1939 (ACM, p. 12A.266).

104. Cfr. L. Moretto (a cura di), *Architettura Moderna Alpina in Valle d'Aosta*, Musumeci Editore, Quart 2003.



C. A. Bordogna, L'Étoile des Alpes, prospettiva, 1959 (APCAB)^w

Nella pagina seguente: C. A. Bordogna, L'Étoile des Alpes, pianta piano seminterrato, pianta piano tipo e pianta ultimo piano, 1959 (APCAB).



schermato da setti inclinati a 30 gradi per garantire privacy; gli appartamenti di testa, poligonali, mantenevano la stessa superficie ma in pianta libera. All'ultimo piano, i bilocali centrali si riducevano a 40 m², mentre quelli di testa conservavano i 50 m² con logge ricavate sotto la copertura sorretta da leggiadre saette. Rispetto agli appartamenti torinesi, le superfici erano modeste, ma l'ampiezza e la qualità degli spazi comuni rendevano l'edificio appetibile e sancivano la preferenza per unità di dimensioni contenute, soprattutto dopo l'insuccesso iniziale dello Ski-Golf.

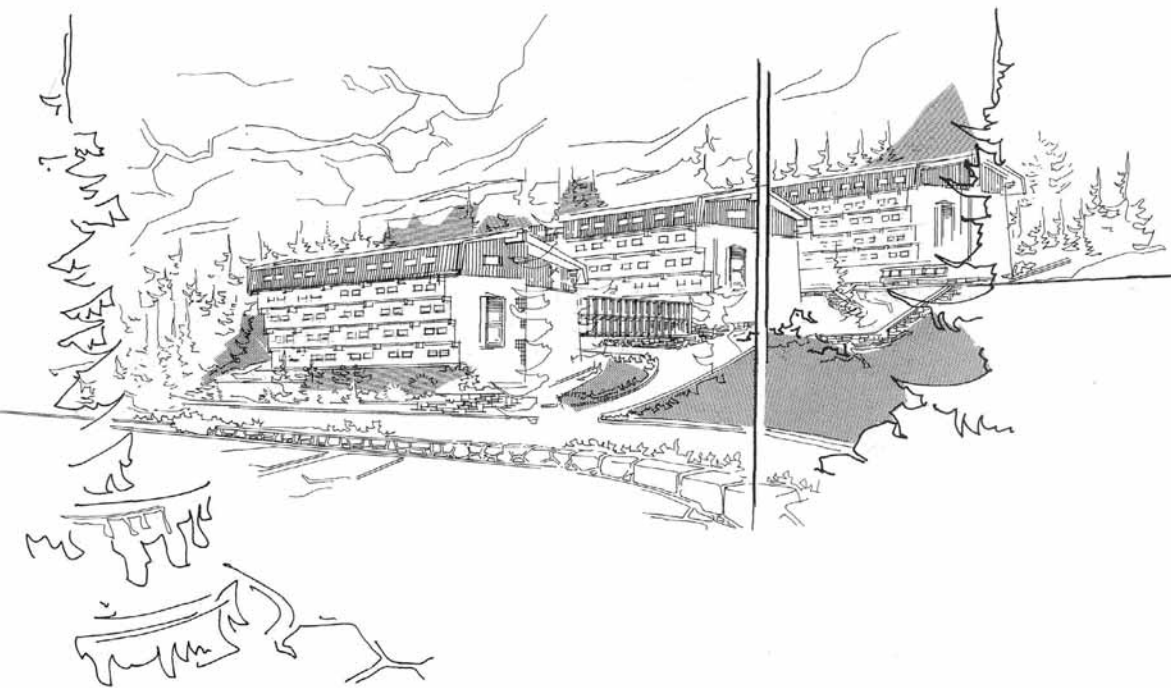
Diversa la storia del Cristallo, pensato in origine come Hotel Meublé¹⁰⁵ e solo in seguito trasformato in condominio (1961)¹⁰⁶, senza grandi variazioni estetiche. Al piano terra trovavano posto una tavola calda, un supermercato e la hall con deposito sci; ai piani superiori sei appartamenti e quattro monolocali, dove i letti erano concepiti anche come divani. Gli spazi comuni, più ridotti rispetto all'Étoile, riflettevano una destinazione per una clientela meno esigente. Esternamente l'edificio si presentava come un parallelepipedo bianco su basamento in pietra, con tetto mansardato e aggetti triangolari sorretti, anche qui, da saette: una composizione che richiamava la slittovia del Lago Nero di Mollino e, nella pensilina originale, le soluzioni arcuate di Adalberto Libera al Tuscolano (1950-1954). Tuttavia, il risultato costruito perse molte qualità del progetto: la copertura fu realizzata meno sporgente, le facciate più uniformi con le grandi finestre orizzontali sostituite da piccole aperture regolari, la pensilina d'ingresso eliminata e poi ripristinata in forma semplificata.

Il progetto forse più innovativo di Bordogna a Sestriere fu Le Droit du Col (1962-1963), detto anche (nella versione tradotta) Sud-Ovest del Colle, costruito dalla omonima società immobiliare¹⁰⁷ tra il 1962 e il 1963. Qui l'architetto sperimentò una vera e propria cittadella del *loisir*: tre corpi di fabbrica, disposti sul declivio e separati da una strada, e collegati da una galleria seminterrata che unisce garage, servizi, soggiorno comune, sala lettura, sala proiezioni e area giochi per bambini. Il soggiorno, con grandi vetrate, comunicava con gli altri ambienti tramite una scenografica scala curvilinea; percorsi e spazi comuni conducevano anche al ristorante e all'albergo interno, trasformando il complesso in un residence indipendente di alto livello. Gli appartamenti, dai 30 ai 75 m², proponevano tipologie differenziate con nomi ispirati al mondo

105. C. A. Bordogna, Hotel Meublé Fraiteve, s.d. (MET, fondo Fiat Engineering, T395, cartella 34).

106. Lettera del 15 marzo 1961 di Vittorio Bonadè Bottino a Ugo Genero (MET, fondo Fiat Engineering, T395, cartella 34).

107. Società Proprietaria "Sud-Ovest del Colle s.p.a.", Torino, via Caboto 5, in dépliant (MET, fondo Fiat Engineering, T394, cartella 29).



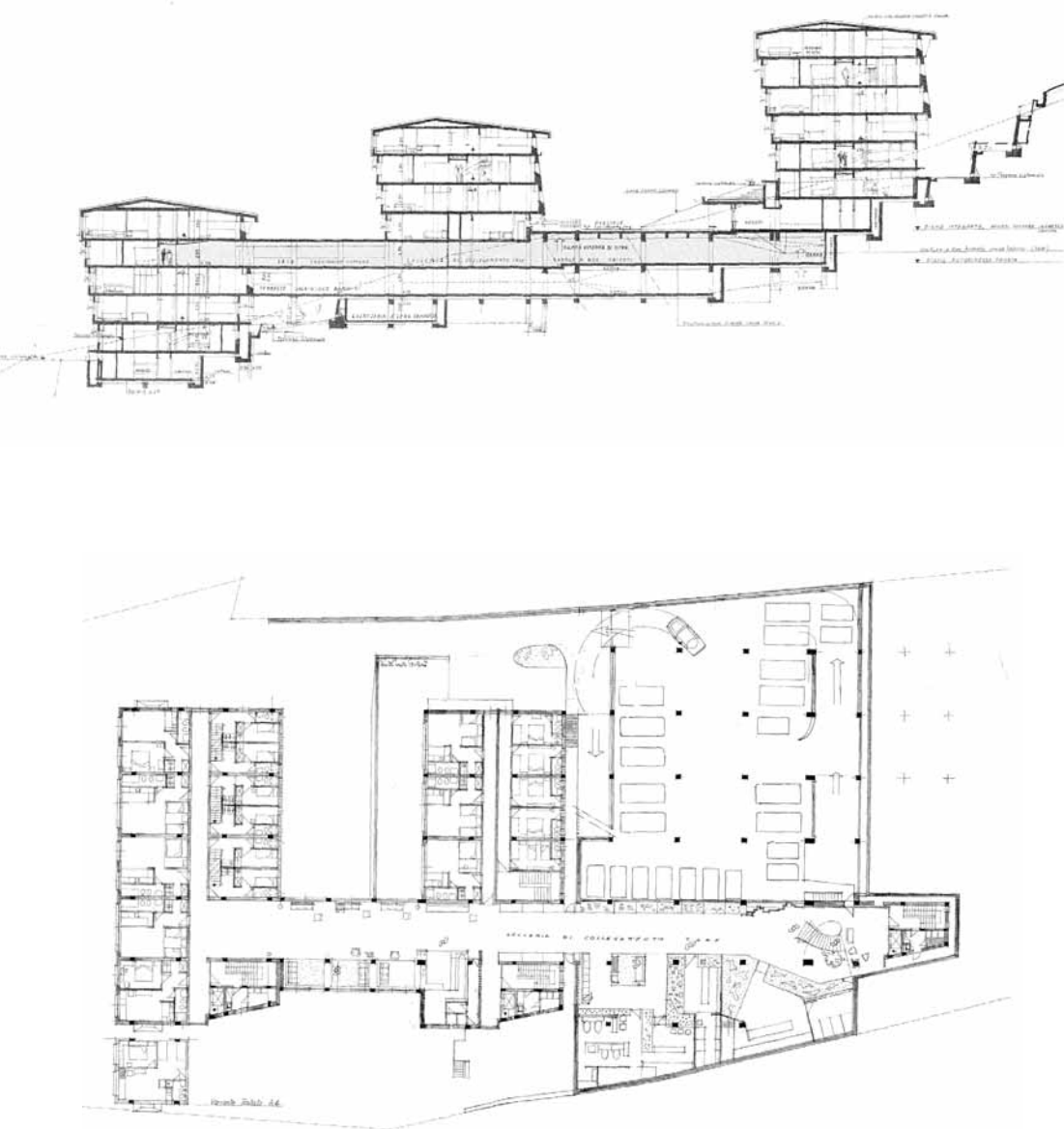
nautico: le Roulotte, piccoli open space con angolo cottura per giovani coppie; le Goëlette, con due camere e soggiorno spazioso; le Galion, con doppio affaccio; le Caravelle, duplex con doppi servizi e una camera aggiuntiva. I nomi richiamano direttamente l'esperienza di Bordogna nell'arredamento navale (1947-1950), oltre all'idea delle cabine compatte e funzionali già esplorata nella Torre di Bonadè Bottino. Non a caso la tipologia della Roulotte si rivelerà così efficace da essere ripresa nella Conca d'Oro a Fogliara (1963), firmata con Nino Rosani¹⁰⁸. I dépliant pubblicitari dell'epoca, con prospettive suggestive e planimetrie dettagliate, enfatizzavano la trasparenza e la modernità degli ambienti, sottolineando come la residenza potesse diventare un'esperienza di soggiorno esclusiva e innovativa.

Se Casalegno e Bordogna reinterpretavano con equilibrio i materiali tradizionali – basamenti in pietra, intonaci lisci, legno limitato a balaustre e coronamenti –, Sergio Hutter¹⁰⁹ (1926-1999) adottava un approccio

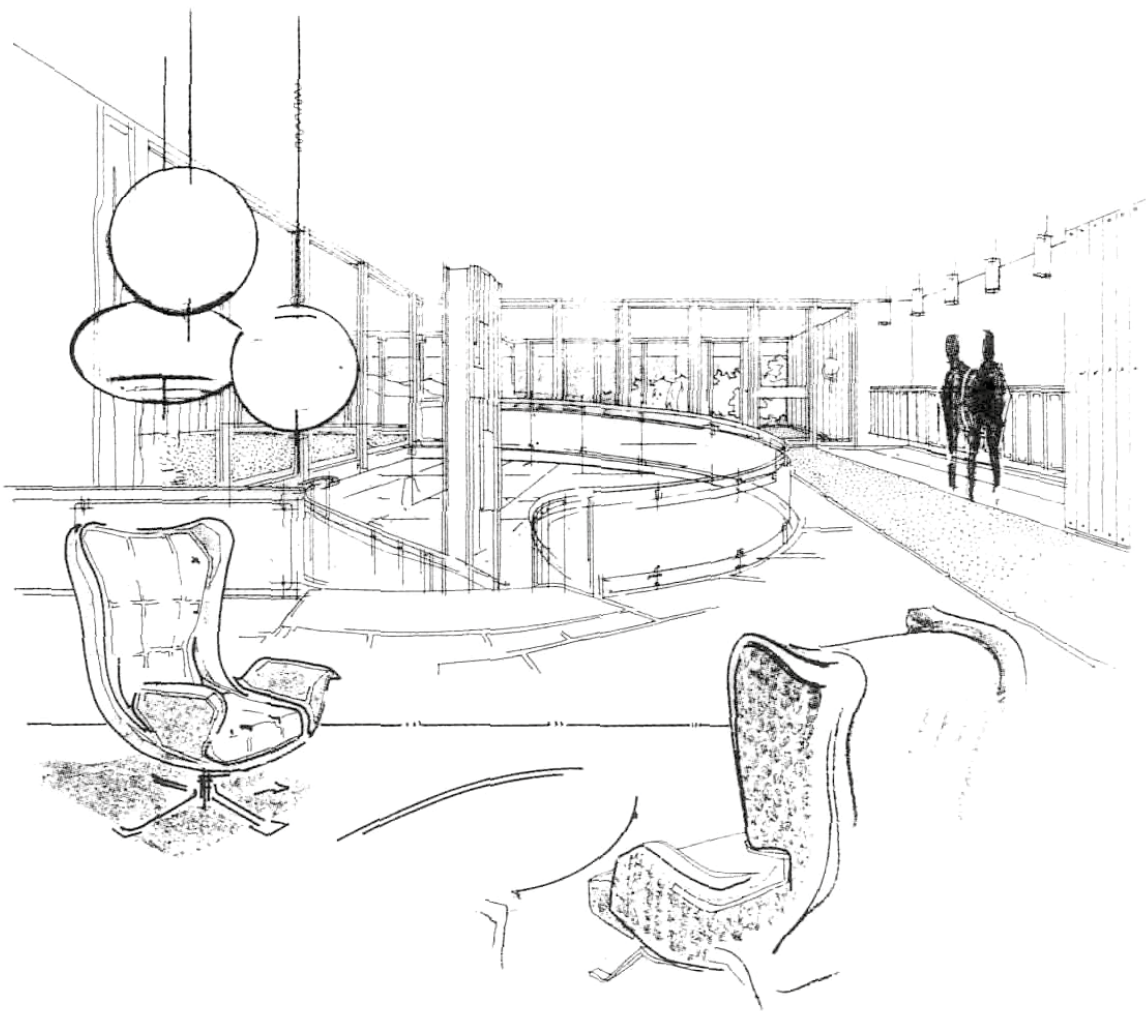
C. A. Bordogna,
Le Droit du Col,
prospettiva,
1962-1963
(APCAB)

108. P. M. Sudano, *Schede dal registro delle opere*, in Bordogna Neirotti (a cura di), Carlo Alberto Bordogna..., cit., p. 47.

109. Cfr. G. Montanari, *Architettura tra ricostruzione e transizione: progetti e realizzazioni di Sergio J. Hutter*, Lybra Immagine, Milano 2004.



C. A. Bordogna, Le Droit du Col, sezione generale e pianta degli spazi comuni, 1962-1963 (APCAB)



C. A. Bordogna, Le Droit du Col, schizzo degli spazi comuni e (nella pagina seguente) dépliant del complesso, 1962-1963 (MET, T394)

CLASSIFICAZIONE E COMPOSIZIONE DELLE UNITÀ IMMOBILIARI



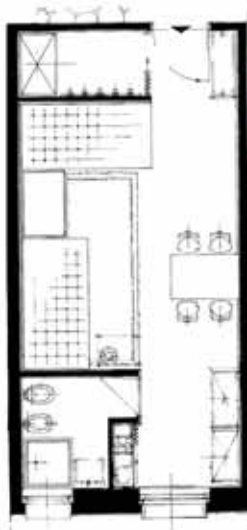
Goblette

Soggiorno - Pranzo
2 Camere letto (4 letti)
Posti letto supplementari n. 4
Cucinino
Bagno
Ripostiglio a muro



Roulottes

Soggiorno - Pranzo
Letti n. 2
Posti letto supplementari n. 2
Cucinetta in nicchia
Servizio
Ripostiglio



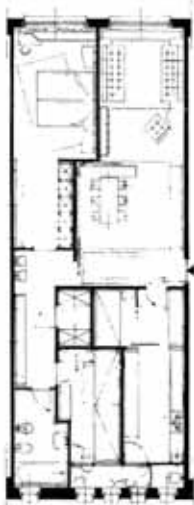
Soluzione d'angolo

Soggiorno - Pranzo
Camera Matrimoniale
Camera 2 letti
Posti letto supplementari n. 4
Cucinino
Bagno
Ripostiglio a muro



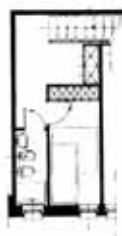
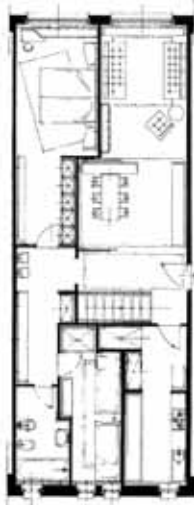
Gallion

Ingresso
Soggiorno - Pranzo
Camera letto matrimoniale
Spogliatoio
Camera a 2 letti
Letto servizio
Posti letto supplementari n. 4
Cucina e Office
Bagno
Servizio
Ripostiglio



Caravella

Ingresso
Scala Interna
Soggiorno - Pranzo
Camera Matrimoniale
Spogliatoio
2 Camere a 2 letti
Posti letto supplementari n. 4
Letto Servizio
Cucina e Office
Bagno
Doppi servizi



più radicale. Nel 1958, su commissione dei fratelli Gujot, realizzò un edificio che richiamava lo chalet alpino, ma senza imitarne né la pianta né la volumetria: pietra e legno rivestivano tutte le superfici, mentre le volumetrie insolite e la copertura in lose sorretta da saette dichiaravano la sua modernità. Laureato al Politecnico nel 1950 con una tesi seguita da Giovanni Muzio¹¹⁰, Hutter entrò nello studio di Domenico Morelli e Felice Bardelli, dove rimase fino al 1963¹¹¹. Prima del progetto Gujot aveva già lavorato a cooperative, interni residenziali, alberghi e negozi¹¹². Nel gennaio 1958 ricevette l'incarico dai fratelli Mario e Bruno Clemente Gujot Pin per una casa a Sestriere¹¹³, ma il progetto incontrò presto resistenze da parte della Commissione Edilizia, soprattutto per distanze e altezze. Ne seguirono dieci mesi di corrispondenza tra Saes, Comune e confinanti (Agip e condominio Ski-Golf)¹¹⁴. In una lettera Hutter invitava la Saes a chiarire la situazione, ricordando il suo ruolo di «professionista sia Vostro che dei F.lli Gujot»¹¹⁵— avendo collaborato con il Servizio Costruzioni e Impianti Fiat. La prassi *de facto* prevedeva infatti che i progetti sui terreni venduti dalla Saes passassero al vaglio dei tecnici del Servizio Costruzioni e Impianti Fiat prima di giungere al Comune¹¹⁶, dato che le persone incaricate di approvare i progetti erano sempre le stesse.

Solo dopo l'approvazione della Saes i Gujot acquistano il terreno ad aprile (3.000 £/m²) e il cantiere poté partire¹¹⁷. Il progetto iniziale, trapezoidale¹¹⁸, venne modificato in romboidale¹¹⁹ per rispettare i regolamenti edilizi. L'accesso principale, collocato in angolo su via Piave, liberava la distribuzione verticale e apriva la pianta “a ventaglio” verso il paesaggio, in una soluzione vicina a esperienze coeve come la palazzina Merz a Torino (1959-1961)¹²⁰. Gli appartamenti variavano: al primo piano due uni-

110. Ivi, p. 32.

111. Ivi, p. 33.

112. Ivi, p. 286.

113. Lettera del 3 gennaio 1958 di Sergio Hutter a Vittorio Bonadè Bottino (MET, fondo Fiat Engineering, T392, cartella 2).

114. MET, fondo Fiat Engineering, T392, cartella 2.

115. Lettera del 13 novembre 1958 di Sergio Hutter alla Saes (MET, fondo Fiat Engineering, T392, cartella 2).

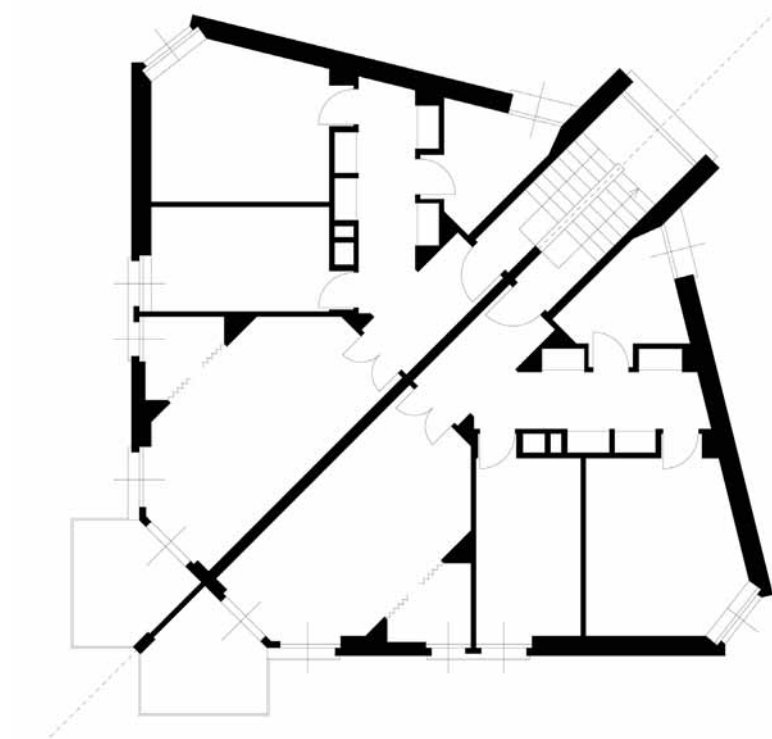
116. Lettera del 28 giugno 1958 di Sergio Hutter a Ugo Genero (Saes) (MET, fondo Fiat Engineering, T392, cartella 2).

117. Compromesso di vendita tra Saes e Mario e Bruno Clemente Guyot Pin (copia), 12 gennaio 1958 (MET, fondo Fiat Engineering, T392, cartella 2).

118. S. Hutter, Proprietà fratelli Gujot in Sestriere, progetto di massima, s.d. [1958] (MET, fondo Fiat Engineering, T392, cartella 2).

119. S. Hutter, Proprietà fratelli Gujot in Sestriere, progetto di massima, luglio 1958 (ACS, Pratiche anteriori al 1958).

120. Montanari, *Architettura tra...*, cit., pp. 88-9.



tà speculari con due camere, soggiorno e cucina a scomparsa dietro una tenda; al terzo piano una grande unità con quattro camere, cucina, due bagni e camera di servizio; nel sottotetto un piccolo alloggio con cucinino e soggiorno. Ma è l'aspetto esterno a rendere l'edificio unico. Pietra a spacco, balconi lignei e tetti in lose rievocavano l'immaginario alpino, ma con un linguaggio moderno che evitava attentamente l'imitazione letterale delle tipologie tradizionali. Rispetto ai condomini di Casalegno e Bordogna, Hutter insistette di più sulla suggestione vernacolare, pur mantenendo autonomia progettuale. Disegnò, inoltre, tre condomini per Sestriere destinati all'impresa Borini (1958-1960)¹²¹, rimasti sulla carta, e nel 1959 ricevette l'incarico dalla società La Schiarola per la ristrutturazione del corpo principale dell'albergo Principi di Piemonte¹²². Qui riorganizzò i percorsi interni distinguendo i flussi di residenti e ospiti, ridisegnò dancing, bar e ristorante in tre diverse varianti progettuali e propose camere con arredi dalle linee essenziali, dominate dal legno per conferire calore e modernità. Dopo questi importanti progetti Hutter consoliderà anche la sua reputazione a Torino come architetto delle élite industriali disegnando anche la villa di Gianni Agnelli in collina¹²³.

A seguito dell'esperienza progettuale di Bordogna, Casalegno e Hutter, la stazione si avviò verso una nuova fase di sviluppo che si rese necessaria tra gli ultimi anni Cinquanta¹²⁴ e il 1960, quando i terreni del quartiere residenziale presso la cappella Regina Pacis risultavano in gran parte già venduti¹²⁵. Per accelerare l'urbanizzazione, la Saes redisse allora un piano di lottizzazione su circa 20.000 m², tra le attuali via Assietta, via Ing. Giovanni Nasi e la strada Provinciale¹²⁶ (nell'area cosiddetta del Plagnols), con un investimento di 9 milioni di £ per dotare l'area dei servizi essenziali¹²⁷. Il piano¹²⁸ prevedeva cinque lotti compresi tra i

121. S. Hutter, Negativi 9-1a, Borini (Sestriere), 1958-60 (ARG, fondo Hutter); S. Hutter, Tre condomini non realizzati per il Sig. Borini, 1958 (ARG, fondo Hutter).

122. S. Hutter, Sestriere "La Schiarola", albergo Principi di Piemonte, 1959 (ARG, fondo Sergio Hutter, Tubo 12); si veda anche Montanari, *Architettura tra...*, cit., p. 287.

123. Per la famiglia legata al fondatore Agnelli progetterà la Casa Nasi (1969) e la Villa Frescot-Agnelli per Gianni Agnelli (1971-1973). In Montanari, *Architettura tra...*, cit., pp. 48-55; 56.

124. Piano quinquennale 1957-1961 di investimento per nuovi impianti, 20 aprile 1959 (MET, fondo Fiat Engineering, 505).

125. Società Esercizi Sestriere, Impostazione del programma nuovi lavori anno 1960, 25 marzo 1960 (MET, fondo Fiat Engineering, T405).

126. Saes, Lottizzazione zona Plagnol, 1:500, 31 dicembre 1960 (MET, fondo Fiat Engineering, T405). Tra le tre strade elencate sono compresi 2 lotti non di Saes: uno comunale e l'altro privato.

127. Verbale della società, 1959 (MET, fondo Fiat Engineering, T405).

128. Saes, Lottizzazione zona Plagnol, 31 dicembre 1960, disegno 297 (MET, fondo Fiat Engineering, T792).

Nella pagina
seguente:
A. Albertini,
Principi di
Piemonte,
fotografia della
nuova piscina
[1959] (APAA)

1.640 e i 1.915 m²: il più ampio, occupato dalla Villa Saes, sarà sostituito quattro anni dopo da un condominio. All'epoca, nell'area Plagnols gli unici edifici moderni, accanto a costruzioni rurali, erano il Droit du Col di Bordogna e la palazzina Ina-Casa, realizzata grazie al piano Fanfani con un investimento di 7,5 milioni di £¹²⁹, su progetto dell'ingegnere Fiat, Ugo Genero.

Figura centrale di questa stagione fu Amedeo Albertini (1916-1982), progettista dell'industria¹³⁰ già ampiamente affermatosi attraverso una lunga collaborazione con la Divisione Costruzioni e Impianti Fiat (1940-1959). A Sestriere, oltre al progetto nell'area del Plagnols, seguì anche l'ammodernamento dell'Hotel Principi di Piemonte, autorizzato personalmente dai fratelli Agnelli il 12 agosto 1959¹³¹, con la precisa richiesta di concludere i lavori prima dell'apertura della stagione invernale. L'intervento non si limitava alle camere: Albertini introduceva una sala cinema, un night club, una piscina all'aperto collegata da un corridoio riscaldato, un terrazzo panoramico, un solarium e perfino una serra tropicale¹³². Tra i suoi progetti sestrieresi spicca il condominio Garnel¹³³, costruito per la SAT su uno sperone roccioso del Plagnols. L'edificio si distingueva per la volumetria originale, data dalla combinazione di sei appartamenti rettangolari che creavano suggestivi effetti chiaroscurali. Con una distribuzione verticale centrale e due soli tagli abitativi (55 e 66

129. Saes, edilizia popolare Plagnol, 1958 (ACS, Pratiche anteriori al 1958) e Verbale del rapporto della Società Esercizi Sestriere in data 16 maggio 1958 (MET, T405, Piano quinquennale). La casa popolare è progettata dall'ingegnere Ugo Genero (Servizio Costruzioni e Impianti) ed è un edificio abbastanza semplice: presenta l'attacco a terra rivestito in pietra, il corpo si sviluppa per tre piani rivestiti in intonaco leggermente movimentati da balconate e rientranze rivestite in legno, e il coronamento è anch'esso rivestito da un perlinato ligneo. Internamente è composto da tre appartamenti per piano ampi circa 50 m² con salotto e cucina a open space e una sola camera da letto. L'edificio è stato costruito per dare delle abitazioni ai lavoratori di Saes e di Sapav.

130. Albertini lavora per Fiat (sede uffici in corso Marconi 1958-1960), Riv (sede uffici Riv, 1956), Lavazza, Sai e Cassa di Risparmio di Torino. Non mancano i progetti per le élite industriali, come ad esempio la villa per il finesettimana per Umberto (1961-1963); cfr. G. Montanari, *Amedeo Albertini. Fantasia e tecnica nell'architettura*, Skira, Milano 2007, pp. 58-63.

131. Lettera del 13 agosto 1959 di Giovanni Barberis a Vittorio Bonadè Bottino (MET, fondo Fiat Engineering, T405). Il costo dei lavori sarà di 95.200.000 £ come dalla Lettera del 7 gennaio 1960 di Amedeo Albertini a Vittorio Bonadè Bottino (MET, fondo Fiat Engineering, T405).

132. Montanari, *Amedeo Albertini...*, cit., p. 151. Viene citato A. Antonucci, *Piscina calda all'aperto fra le nevi del Sestriere*, in «La Stampa Sera», 21-22 dicembre 1959. Si veda anche Ampliamento Albergo Principi di Piemonte, 3 agosto 1959, Saes, Piano Quinquennale del Sestriere (MET, fondo Fiat Engineering, T405).

133. Condominio Garnel, progettista: Arch. Amedeo Albertini (MET, fondo Fiat Engineering, T392, cartella 8).



m²), privilegiava soluzioni open space: quattro appartamenti avevano salotti trasformabili in camere da letto, garantendo ampi soggiorni e cucine flessibili. Le grandi terrazze triangolari, sfalsate in pianta, assicuravano privacy e prospettive variabili, mentre l'uso del legno in balaustre, infissi e mansarde contrastava con l'intonaco bianco delle facciate, segnando un allontanamento dai dettami dell'International Style – sua cifra stilistica – a favore di una maggiore attenzione al paesaggio e alla qualità abitativa. Il Garnel, insieme ad altri condomini sorti lungo la via Nazionale (ora strada Provinciale) – come il Sansicario (1961-1962)¹³⁴, l'edificio dell'impresa Guerrini¹³⁵, il Soleneve sorto al posto della Villa Saes¹³⁶ e il Plagnols¹³⁷ – rappresentava, visivamente, la prosecuzione della lottizzazione avviata nel 1951 tra la Regina Pacis e il rifugio Venini, pur trattandosi di un intervento separato. Venne infatti mantenuto lo stesso criterio: edifici distanziati, evitando cortine edilizie, per un tessuto estensivo ma densamente costruito, con un indice di 2,4 m³/m²¹³⁸. Solo con la successiva urbanizzazione del resto del Plagnols questo modello sarà rivisto, lasciando spazio a una pianificazione più organica e meno densa.

Nel complesso, il primo piano regolatore e i progetti dei pionieri del dopoguerra – Casalegno, Bordogna e Hutter – rappresentano una fase iniziale di avvio e sperimentazione, durante la quale la Saes arretra rispetto al ruolo di protagonista assunto nelle costruzioni del periodo prebellico, limitandosi a una funzione di supervisione dei progetti insieme al Comune, attraverso l'organismo condiviso (sempre *de facto* ma non su carta) da entrambi: il Servizio Costruzioni e Impianti Fiat, diretto da Vittorio Bonadè Bottino. Inoltre, se da un lato il primo piano regolatore mancava di una visione realmente definita, dall'altro introduceva il condominio turistico come tipologia centrale, destinata a sostituire l'albergo tradizionale nella costruzione dell'immagine di Sestriere. I nuovi edifici,

134. Ingegnere Luigi Cappa Bava, Condominio Sansicario (MET, fondo Fiat Engineering, T393, cartella 9). In questo condominio abiterà il sindaco Giovanni Nasi (intervista a Tiziana Nasi del 17 maggio 2022).

135. G. Baldizzone, Condominio per impresa Guerrini & C., s.d. [1962] (MET, fondo Fiat Engineering, T394, cartella 27).

136. «Si dà atto che sul lotto n. 5 esiste una costruzione in muratura di proprietà della Società venditrice [errore di battitura] che dovrà essere demolita a cura e spese della parte compratrice la quale avrà per altro la proprietà e libera disponibilità dei materiali di demolizione» in Compromesso di vendita della Saes al sig. Domenico Tomatis, p. 5 [lotti dei futuri Soleneve e Plagnols], s.d. [1961] (MET, fondo Fiat Engineering, T394, cartella 28).

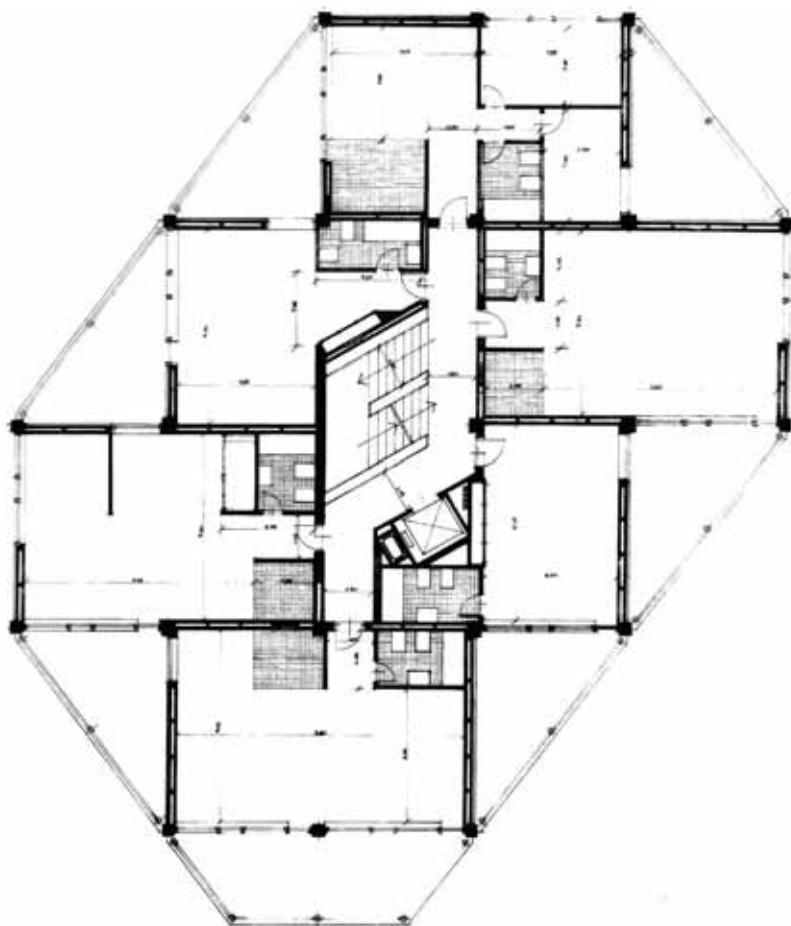
137. Entrambi di Giorgio Boetto (1962-1963). Sono conservati nella stessa cartella: MET, fondo Fiat Engineering, T394, cartella 28. L'impresa costruttrice è la Tomatis.

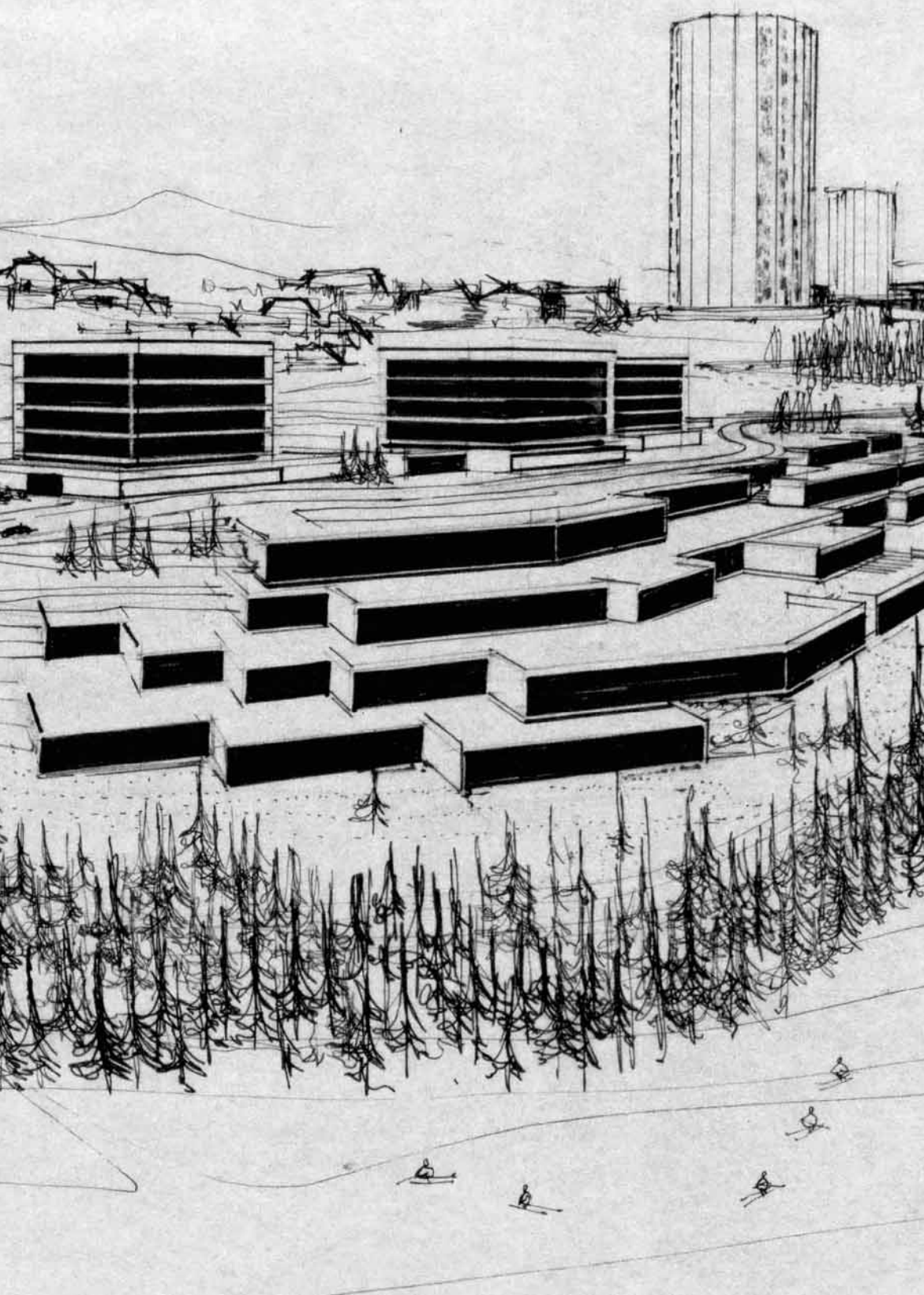
138. Compromesso di vendita della Saes al sig. Domenico Tomatis [lotti dei futuri Soleneve e Plagnols], s.d. [1961] (MET, fondo Fiat Engineering, T394, cartella 28).

pur segnati da approcci diversi – l'equilibrio tra tradizione e modernità di Casalegno, l'attenzione agli spazi comuni e al *loisir* di Bordogna, l'interpretazione vernacolare e innovativa di Hutter – mostrano come la stazione stesse cercando un proprio linguaggio architettonico, oscillante tra richiami alpini, suggestioni navali e riferimenti al dibattito contemporaneo. Tuttavia, non si trattava di interventi capaci di ridisegnare nel profondo la forma urbana, ma piuttosto in grado di gettare le basi per la stagione successiva, quando la pressione insediativa e le nuove lottizzazioni, in particolare quella del Plagnols, imporrà scelte più strutturate.



A. Albertini, Condominio Garnel [1960] (APAA)





IL MODELLO FRANCESE E IL RITORNO ALLE ORIGINI (1963-1975)

Dalla rarefazione edilizia alla città dei servizi

Mentre i cantieri proseguivano lungo via Assietta (già Fraiteve), via Nasi e la strada Nazionale (oggi Provinciale), la Saes guarda già oltre, progettando la grande espansione del Plagnols lungo strada Monterotta. Per dare forma a quella che è stata definita una «razionale impostazione di un quartiere residenziale»¹ è necessaria però una complessa ricomposizione fondiaria: la società dispone già di circa 64.000 m², ma deve acquisire altre aree in parte del Comune e in parte di privati, come già negli anni Trenta, per poi rivenderle a prezzi maggiorati, mantenendo così il controllo non solo economico ma anche formale sull'immagine complessiva della stazione. Le mappe del 1959² e del 1962³ documentano con chiarezza questo processo, segnalando le proprietà ancora da inglobare per completare l'operazione.

Il nuovo criterio urbanistico, elaborato da Vittorio Bonadè Bottino, punta a una maggiore rarefazione edilizia, in reazione all'addensamento ritenuto eccessivo della prima lottizzazione tra la cappella Regina Pacis e il rifugio Venini⁴. Il piano regolatore del 1957 aveva assegnato all'area del Colle un carattere estensivo, distinguendola però dalle borgate di Champlas du Col e Champlas Janvier, mantenute a più bassa densità. In realtà, la combinazione tra indice volumetrico e limiti d'altezza aveva prodotto

Nella pagina precedente:
L. Chappis, V. Bonadè Bottino e U. Genero, PRG, Isola A, 1968 (ADS)

Nelle pagine seguenti:
Planimetria di Piano Regolatore con la situazione delle particelle, 1959 (MET, 806)

1. Soc. An. Esercizi Sestriere, Piano quinquennale 1957-1961, triennio '59-'60-'61, p. 5 (MET, fondo Fiat Engineering, T405).

2. Comune di Sestriere, Planimetria di P. R. con situazione particelle, 20 aprile 1959 (MET, fondo Fiat Engineering, 806).

3. Saes, Planimetria Sestriere Colle, disegno 307 a, 8 marzo 1962 (MET, fondo Fiat Engineering, 800).

4. Lettera dell'8 maggio 1961 di Vittorio Bonadè Bottino a Emanuele Nasi, presidente Saes (MET, fondo Fiat Engineering, T405).





Progetto:	PROGETTO	2000
Disegnato:	COMUNE di SESTRIERE	254
Scala:	1:1000	1:1000
Integrale:	Planimetria di P.R. con	
	suddivisione percellare	1167



Nelle pagine
precedenti:
Saes,
Planimetria
Sestriere Colle
con la proprietà
dei lotti, 1962
(MET, 800)

un'immagine compatta, quasi urbana, che le varianti degli anni Sessanta cercano ora di correggere: nel 1966 l'indice edificatorio viene ridotto da 3,5 a 2,5 m³/m² e la superficie costruibile limitata a un quinto del lotto, mantenendo l'altezza massima di 12 metri. Ne derivano appezzamenti più ampi (1.600-1.900 m² contro i 600 originari) e una maggiore attenzione a visuali panoramiche e spazi verdi⁵. Non viene tuttavia messa in discussione la tipologia dominante, il condominio turistico, che incontra un consenso crescente sul mercato: ne sono prova l'ampliamento del Grand Hotel Sestriere, trasformato in parte in condominio dall'ingegnere Possetto⁶, e il nuovo edificio residenziale costruito nel 1964 dai fratelli Cravario accanto all'hotel Biancaneve⁷. Parallelamente si consolida il definitivo superamento dell'idea – ereditata dagli anni Trenta – di una cittadina autosufficiente, fondata su funzioni agricole e artigianali: un'impostazione di carattere quasi utopico, rivelatasi tale già in origine, in assenza di una reale popolazione stanziale per di più dedita a tali lavori. La demolizione, nello stesso periodo, del cosiddetto “quartiere operaio” – sei baraccamenti costruiti nel 1938 per 56 operai ciascuno⁸, mai riconvertiti dopo l'interruzione del cantiere del Principe di Napoli⁹ – libera ulteriore suolo per residenze. Le varianti vengono discusse fin dall'inizio con la Soprintendenza, in un serrato confronto con il soprintendente Umberto Chierici. Se l'ipotesi iniziale di alternare condomini e ville unifamiliari è categoricamente respinta dalla Saes («non è possibile pensare per il Sestriere a costruzioni unifamiliari»)¹⁰, rimane invece centrale l'idea di un piano d'insieme capace di imporre «forme architettoniche e volumi di massima»¹¹. Tale richiesta confluirà, nel 1969, nell'incarico affidato a Franco Ceschi (1938-2022) – più noto negli anni a seguire per complessi

5. V. Bonadè Bottino e U. Genero, Nuova sistemazione zona Plagnols, tav. 1, 4 gennaio 1966 (ACS, Piani regolatori).

6. Cartella 30 Grande Albergo Sestriere, architetto Torello, 1960-1 (MET, fondo Fiat Engineering, T394).

7. E. Luzi e S. Jaretti, Condominio Alpi, 1964 (MET, fondo Fiat Engineering, T397, cartella 59).

8. Sestriere, Frazione Plagnol [riportato come nel documento], SAITS, Tipo di Baraccamento per operai, s.d. [1938] (MET, fondo Fiat Engineering, T398, cartella 80). Le stesse compaiono anche in Pratica edilizia Bonnet, Planimetria generale, 1938 (ACS, Pratiche edilizie, pratiche edilizie anteriori al 1958).

9. Dipendenza dell'albergo Principe di Napoli, s.d. (MET, fondo Fiat Engineering, 802); cfr. capitolo 1.3.2.

10. Promemoria per il sig. ing. Bonadè, variante Piano regolatore Sestriere – Zona Plagnols. Resoconto sul colloquio con l'arch. Chierici della Soprintendenza ai monumenti del Piemonte in data 10 dicembre 1962 (MET, fondo Fiat Engineering, T405). L'errore di battitura è proprio della lettera.

11. Lettera del 14 dicembre 1962 dalla Soprintendenza ai Monumenti del Piemonte a Vittorio Bonadè Bottino (MET, fondo Fiat Engineering, T405).



Area del colle [anni Sessanta] (MET, T396)

alberghieri e soprattutto per allestimenti museografici¹² – con Edgardo Tonca e Giovanni Battista Castagnetta¹³.

In parallelo prende corpo il centro commerciale Fraiteve¹⁴, la maggiore iniziativa edilizia della Saes negli anni Sessanta. Previsto dal piano quinquennale del 1963¹⁵ e realizzato dopo lo sbancamento della collina e la demolizione della galleria omonima (1968), si configura come una nuova cerniera tra il nucleo storico delle torri e la lottizzazione del Plagnols. Il complesso, destinato a concentrare funzioni pubbliche e private – dalla chiesa parrocchiale alla scuola media, dalla caserma alla clinica fino alla colonia salesiana¹⁶ – si inserisce in una visione di Sestriere come stazione *ski-total*, capace di offrire non solo impianti sportivi e ricettivi ma anche servizi civili permanenti. Il progetto viene affidato a Sergio Hutter¹⁷, architetto legato al Servizio Costruzioni Fiat, che ne fa l'elemento cardine della nuova piazza Fraiteve, completata solo negli anni Novanta¹⁸. L'edificio, piegandosi lungo via Louset, crea una quinta scenografica destinata a definire il nuovo centro urbano: un effetto che verrà ripreso nel 1971 da Guido Radic (1924-1983)¹⁹, con il condominio Prestige²⁰, impostato sulla stessa matrice volumetrica ruotata di 180°. Basamento in pietra, portici su pilastri scanalati, abbaini pentagonali alternati a terrazze e una scenografica scalinata centrale verso il cinema definiscono il linguaggio architettonico del Fraiteve, più vicino all'immaginario alpino che al razionalismo degli anni Trenta, come nella casa per i Gujot di qualche anno prima. Il Fraiteve dialoga idealmente con il Portico di Passanti del 1935: entrambi sono pensati come spina dorsale

12. D. Manacorda, *Franco Ceschi (1938-2022)*, in «Il Giornale dell'Architettura», 8 marzo 2022: <https://ilgiornaledellarchitettura.com/2022/03/08/franco-ceschi-1938-2022> (ult. cons. 19 aprile 2022).

13. F. Ceschi, E. Tonca e G. B. Castagnetta, Piano particolareggiato del Quartiere Plagnols, Profilo longitudinale, 1969 (MET, fondo Fiat Engineering, 1573).

14. SpA Esercizi Sestriere, Nuovi lavori 1963, 28 gennaio 1963 (MET, fondo Fiat Engineering, T405).

15. Saes, Nuovi Lavori 1963, 28 gennaio 1963 (MET, fondo Fiat Engineering, T405).

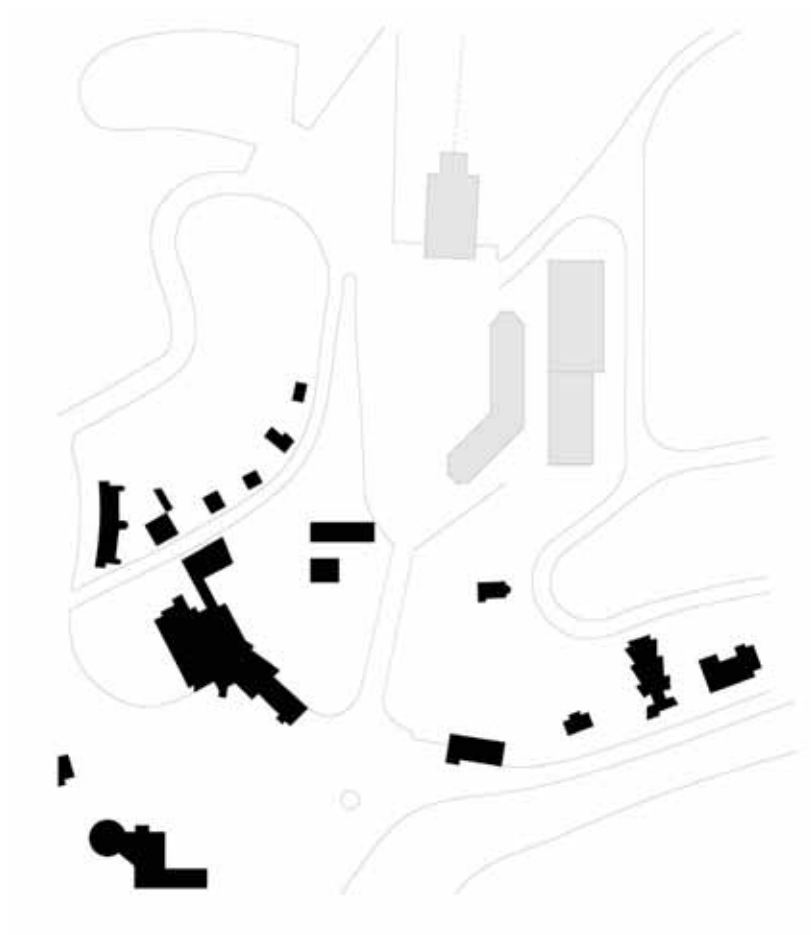
16. Marin, *Sessant'anni...*, cit., p. 84.

17. SAI, Centro commerciale Fraiteve, 21 maggio 1963 (MET, fondo Fiat Engineering, 2326).

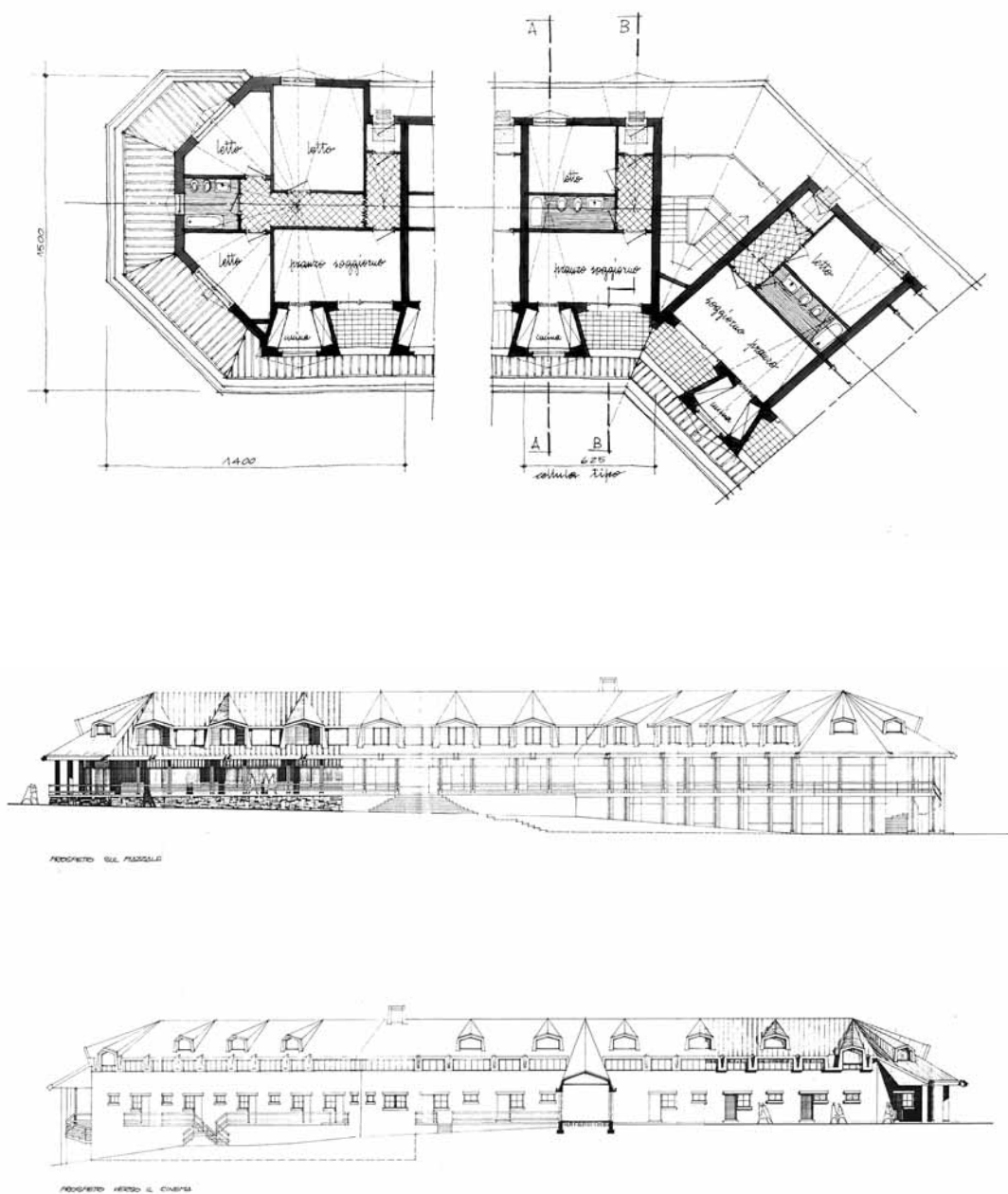
18. Sul lato opposto al centro commerciale viene costruito nel 1994 l'edificio Rosazza su progetto dell'architetto Giuliano Spinelli; la funivia viene invece sostituita nello stesso anno dal Fraitevino di Gabetti e Isola; cfr. G. Crupi e G. Simonino, Variante strutturale al PRG, Indagine dello stato attuale, 2007 (ACS).

19. C. Barioglio, *Guido Radic e la progettazione integrale dalla fabbrica alla città. Storia professionale di un architetto di Fiat Engineering 1952-1983*, tesi di laurea magistrale del Politecnico di Torino, rel. C. Olmo e M. Comba, 2011-2012.

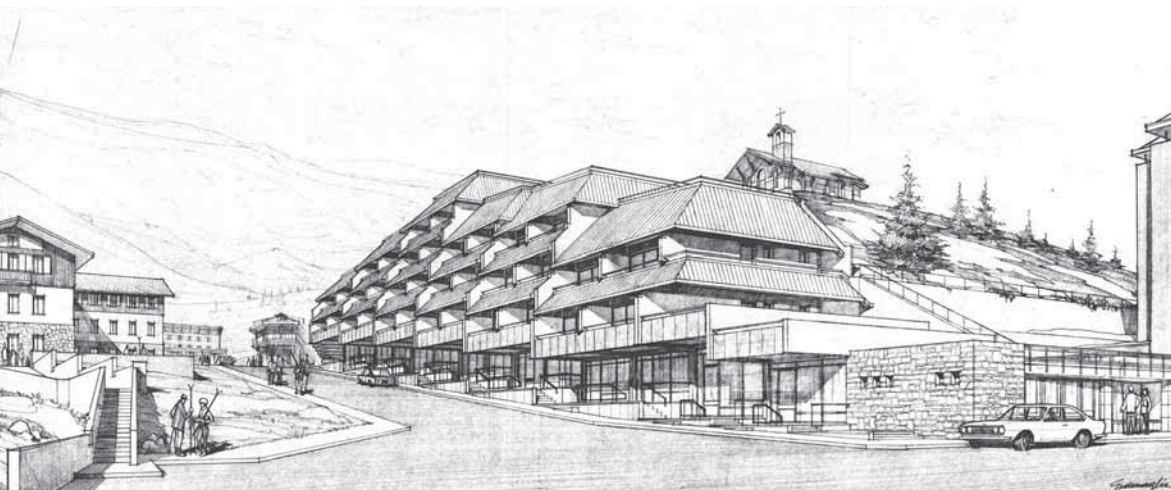
20. G. Radic, condominio Prestige, 1968 (MET, fondo Fiat Engineering, T400, cartella 99). Il condominio è di proprietà EdilSises.



G. Viale, ridisegno del Centro commerciale Fraiteve e dell'omonima funivia (in grigio) [1963]
basato sui documenti del MET (T396)



Sopra: S. Hutter, centro commerciale Fraiteve, pianta piano primo, dettaglio (Politecnico di Torino, sezione Archivi biblioteca Gabetti, fondo Sergio Hutter, HTT_SAIS_1961_1962)
Sotto: S. Hutter, centro commerciale Fraiteve, prospetti, 1963 (MET, 2326)



commerciale e luogo di relazione, con negozi al piano terra e residenze sopra. Ma se Passanti esprime il linguaggio della modernità razionalista, Hutter propone un'architettura che combina cemento e legno, coperture articolate e un marcato senso di protezione, adattando la tradizione al turismo di massa. La costruzione del Fraiteve coincide con una fase di espansione e di forte competizione internazionale, segnata anche da interventi mirati al comfort, come la ristrutturazione²¹ dell'hotel Duchi d'Aosta (1964) ad opera di Melchiorre Bega e Cesare Seregni²², che introducono camere con bagni privati più ampi. Nel frattempo, la prima lottizzazione del Plagnols prende forma tra via Monterotta²³, via Assietta e il Droit du Col²⁴, estendendosi già l'anno successivo verso nord-est, a completare un disegno urbano più unitario.

G. Radic,
condominio
Prestige, 1968
(MET, T400)

21. Società Esercizi Sestriere, Impostazione del programma nuovi lavori anno 1960, 25 marzo 1960 (MET, fondo Fiat Engineering, T405). «Studio riammodernamento della camera tipo dell'albergo Duchi d'Aosta approvati il 13 aprile 1960: completa decorazione dei locali bagno e letto, rinnovamento dei mobili, del pavimento del bagno, delle illuminazioni e di tutto l'apparato tessile, per un totale di 60.000.000 £». Costruzione di un «auto parcheggio per parcheggiare in modo razionale circa 750 automobili».

22. M. Bega e C. Seregni, Albergo Duchi d'Aosta, Pianta sezione prospetto saloni a piano terreno, 15 giugno 1964 (MET, fondo Fiat Engineering, T405).

23. Soc. p. Az. Esercizi del Sestriere, Lottizzazione "64", Planimetria, disegno 411 a, 6 aprile 1964 (MET, fondo Fiat Engineering, T792).

24. Soc. An. Esercizi Sestriere, Planimetria Lottizzazione "Fraiteve 63", 19 dicembre 1962 (MET, fondo Fiat Engineering, T792).

Il paradosso di Sestriere come prima stazione *ski-total*

Nei primi anni Sessanta Sestriere si presenta con una fisionomia urbana ormai ben definita. Il nucleo originario della stazione, riconoscibile da lontano grazie alle celebri torri, è da trent'anni protagonista di campagne pubblicitarie che ne hanno fatto un'icona. Attorno, ai piedi del Fraiteve, si allineano condomini a stecca, isolati gli uni dagli altri e frequentati solo stagionalmente, in prevalenza da famiglie dell'alta borghesia torinese, milanese e genovese. Il grande centro commerciale è sorto accanto alla partenza della funivia del Fraiteve, mentre lungo la strada statale un ampio parcheggio introduce una nota grigia nell'uniforme distesa di neve. La località, dopo il boom edilizio del dopoguerra, negli anni Sessanta si trova a fronteggiare una minaccia concreta: la concorrenza delle nuove stazioni francesi sorte appena oltre confine grazie al *Plan Neige* e destinate a diventare ancora più accessibili con l'apertura del traforo del Monte Bianco (1965). È in questo clima che, per la prima volta nella sua storia, la Società Esercizi del Sestriere affida nel 1963 l'elaborazione di un piano di rilancio a un architetto esterno al mondo Fiat. La scelta cade su Laurent Chappis (1915-2013)²⁵, un «architecte et urbaniste» che, grazie a realizzazioni come Courchevel (1946), Tignes (1948-1951), le stazioni del massiccio del Monte Bianco (1958-1961), Flaine (1959-1963) e Avoriaz (1960), è considerato il più autorevole pianificatore di stazioni sciistiche al mondo con progetti in Marocco, Svizzera, Austria, Jugoslavia e Argentina.

Il rapporto tra Sestriere e Chappis si costruisce in un gioco di rimandi: nel 1946²⁶ l'architetto francese aveva visitato e studiato la stazione piemontese, definendola «la première station européenne sur terrain vierge»²⁷ e da Sestriere aveva preso spunto per dare forma a Courchevel. Paradossalmente, quasi vent'anni dopo, nel 1963, è proprio lui a essere chiamato a «risanarla», quando la Società Anonima Esercizi Sestriere accumula un deficit di 700-800 milioni di £ l'anno²⁸ e rischia di soccombere davanti alle nuove stazioni francesi sorte seguendo il modello di Courchevel e quindi indirettamente anche Sestriere. Ma Chappis, come si vedrà più avanti, viene coinvolto non solo per valorizzare Sestriere ma anche per potenziare tutto il settore del turismo invernale Fiat con la creazione di un sistema di stazioni integrate. La collaborazione ufficiale inizia il 7 giugno 1963, quando Chappis incontra a Torino Gianni

25. Cfr. P. Révil, *L'anarchitecte. Laurent Chappis rebelle de l'or blanc*, Éditions Guérin, Chamonix 2002.

26. L. Chappis, *Ma montagne... de la réalité au rêve*, tom. 4, Les Alpes Italiennes, Fondation Facim, Chambéry 2011, p. 179.

27. Ivi, p. 39.

28. Révil, *L'anarchitecte...*, cit., p. 168.

Agnelli, Nasi²⁹ e Vittorio Raimondo, all'epoca amministratore delegato della Società Anonima Esercizi Sestriere³⁰. A dicembre riceve le prime carte topografiche in scala 1:100.000 (Ulzio, Pinerolo, Susa)³¹, seguite da ulteriore documentazione sugli impianti di risalita³². Il 21 novembre gli è formalmente affidato lo studio di un Plan directeur de Sestrière³³, che promette di consegnare entro la primavera-estate del 1964. L'architetto si mette subito al lavoro e le fonti del suo archivio professionale³⁴ mostrano come abbia indagato la stazione con ogni mezzo: ortofoto, fotografie panoramiche ottenute da collage, guide turistiche³⁵, ma soprattutto sopralluoghi, a piedi d'estate e sugli sci d'inverno. Redige per il suo Bureau d'Études et de Réalisations Urbaines (Beru) di Chambéry un primo rapporto, frutto di lunghe escursioni sul territorio avvenute nel luglio del 1963³⁶ tra Sauze d'Oulx, il Sarnas e il Mont Tripez, Jouvenceaux e Sportinia. Non manca di lamentarsi della scarsa qualità delle carte fornitegli – datate 1934 e poco leggibili – segno, a suo dire, della disattenzione della Società e del Comune nella gestione urbanistica. Sauze d'Oulx è bollata come vittima della speculazione, incapace di valorizzare gli esempi razionalisti del primo Novecento; un giudizio che sarà condiviso da Carlo Mollino e Carlo Grassi quando, tra il 1965 e il 1969³⁷, si occuperanno della sua pianificazione. Il secondo rapporto, frutto del sopralluogo del 25-27 agosto 1963³⁸, si concentra invece su

29. Non è specificato se sia Giovanni Nasi (sindaco) o Emanuele Nasi (Saes), ma è più probabile che sia il secondo.

30. Lettera di V. Chiusano a Laurent Chappis del 3 giugno 1963 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

31. Lettera dell'Esercizi Sestriere a Laurent Chappis del 17 dicembre 1963 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313). Gli viene inviata nel settembre del 1963 anche la carta in scala 1:2500 di Cesana Torinese (Lettera dell'ing. Vittorio Raimondo [Esercizi del Sestriere] a Laurent Chappis del 24 settembre 1963 [ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313]).

32. Lettera di Vittorio Raimondo (Esercizi del Sestriere) a Laurent Chappis del 9 novembre 1963 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

33. Lettera di Laurent Chappis al Sig. Raimondo (Esercizi del Sestriere) e Lettera a Laurent Chappis del 27 novembre 1963 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

34. ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-312.

35. G. Tonella, *Le ski à Sestrières*, s.e. [Società Incremento Turistico del Sestriere] [1934] (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-312).

36. L. Chappis (Beru), Rapport numéro 1, 24-25-26 Juillet 1963 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

37. C. Mollino e C. Graffi, Piano Regolatore Generale per il comune di Sauze d'Oulx, 1965-9 (ACM). Il piano riprende la volumetria della torre razionalista di Vittorio Bonadè Bottino e l'impostazione urbanistica di Sestriere.

38. L. Chappis (Beru), Rapport numéro 2, 25-26-17 Aout 1963 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

Nelle pagine
seguenti:
Sestriere negli
anni Sessanta
vista dalla
Banchetta
[1965] (ADS)





Sansicario – nuova stazione in corso di realizzazione su suo progetto (1963-1967)³⁹– e su Sestriere che viene criticata duramente⁴⁰:

L'ensemble des constructions en cours le long du thalweg limitant le versant Fraitève, laisse rêveur devant l'absurdité urbanistique qui en résulte [...]. On est totalement déconcerté devant une telle médiocrité de conception alors que se dressent à proximité les simples et purs volumes des tours marquant une volonté plastique qui malgré le temps n'a aucunement vieilli.

Il primo rapporto dedicato esclusivamente a Sestriere viene consegnato il 17 gennaio 1964⁴¹ a Vittorio Raimondo, Agnelli, Nasi e Ballossier. Seguono nuovi sopralluoghi⁴²: il 30-31 gennaio Chappis compie con Raimondo e Passet⁴³ i primi studi invernali sul *domaine skiable*⁴⁴; tra il 30 marzo e il 4 aprile⁴⁵ incontra nuovamente Agnelli per discutere del “problema di Sestriere” e, parallelamente, del progetto di Pila⁴⁶, commissionato da Philippe de Rothschild (1921-2003)⁴⁷ (ma gestito insieme a Gianni Agnelli), e destinato a ospitare 5.000 posti letto e dotato di una

39. A. Gobbi, *Laurent Chappis a Sansicario Alto, Studio per un archivio digitale e ricostruzione storica delle ipotesi di progetto e dei contesti culturali*, tesi di laurea magistrale del Politecnico di Torino, rel. R. Tamborrino, F. Rinaudo e P. Piumatti, 2015, p. 12. Sansicario nasce per una clientela borghese non soddisfatta dal carattere più giovanile e sportivo di Sestriere rif. Révil, *L'anarchitecte...*, cit., p. 168.

40. L. Chappis (Beru), *Raport numéro 2*, 25-26-17 Aout 1963, p. 5 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313). L'autrice ha segnalato in tondo le parti più rilevanti.

41. Lettera di Laurent Chappis a Vittorio Raimondo del 17 gennaio 1964 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313). Il terzo dossier è già consegnato l'8 febbraio 1964. Si veda Lettera di Laurent Chappis a Vittorio Raimondo del 8 febbraio 1964 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

42. Un terzo studio sul campo è effettuato tra il 16 e il 18 settembre 1963, si veda: L. Chappis (Beru), *Raport numéro 3*, 16-17-18 Septembre 1963 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

43. L. Chappis, *Rapport numéro 7, études des 2 au 3 Avril 1964* (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

44. Lettera di Laurent Chappis a signor Chiusano del 22 gennaio 1964 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

45. In questa occasione alloggia presso il Duchi di Aosta; cfr. Lettera di Laurent Chappis a Vittorio Raimondo del 22 gennaio 1964 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313). Nella stessa occasione, Chappis incontra Marcello Paltrinieri, Direttore Sportivo di Sestriere.

46. Lettera di Laurent Chappis a Vittorio Raimondo del 6 gennaio 1964 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

47. A. Gobbi, *Laurent Chappis a Sansicario Alto, Studio per un archivio digitale e ricostruzione storica delle ipotesi di progetto e dei contesti culturali*, tesi di laurea magistrale del Politecnico di Torino, rel. R. Tamborrino, F. Rinaudo e P. Piumatti, 2015, p. 11.

successione di *grenouillères*⁴⁸– ovvero un insieme sistemico e coordinato di edifici concepiti per i servizi e le partenze degli impianti sciistici. L'incarico valdostano si svilupperà fino al 1971, ma Chappis abbandonerà il progetto nel 1972, rifiutandosi di firmarlo⁴⁹ dato che ormai lo considerava compromesso da scandali. Il piano verrà poi affidato e concluso da Guido Radic e dal Servizio Costruzioni e Impianti (Fiat)⁵⁰.

A Sestriere, intanto, gli studi procedono. A valle dei sopralluoghi effettuati tra gennaio e aprile 1964⁵¹ Chappis suddivide le aree in base a raggiungibilità, sciabilità e innevamento; nel maggio dello stesso anno compare per la prima volta l'idea di collegare Cesana e Sansicario con il massiccio del Fraiteve, germoglio di quella che diventerà la Via Lattea negli anni Settanta⁵². Nei sopralluoghi del dicembre 1964 emergono altri nodi su cui lavorare: il centro commerciale Fraiteve⁵³, infelicemente collocato «en dehors du trafic touristique»; la zona della patinoire sottoutilizzata; il piazzale Agnelli invaso dai gas di scarico delle automobili. Parallelamente, il Beru redige l'*Étude de développement pour Exercizi del Sestriere*⁵⁴ (1964), una vera e propria indagine sociologica e turistica, basata anche su questionari condotti in collaborazione con l'Enit. I dati rivelano che, con 865 camere d'albergo, Sestriere offre solo 1.376 posti letto⁵⁵, contro i 4.507 di Cortina e i 6.000 di Courchevel. Inoltre, la distribuzione

48. Révil, *L'anarchitecte...*, cit., pp. 165-6.

49. Lo scandalo fu quello della vendita in perdita da parte della società d'Alpila di appartamenti ad amministratori e amici. Il secondo è quella dell'assessore regionale al turismo che sarà condannato a 3 anni di reclusione. Cfr. Révil, *L'anarchitecte...*, cit., p. 167. Barioglio, *Guido Radic...*, cit., pp. 198-200.

50. Barioglio, *Guido Radic...*, cit., pp. 198-200. Tra il 1972 e il 1974 viene costruito il Complesso Gorraz (sette edifici residenziali e un albergo-villaggio completo di ristorante, servizi, piscina e area commerciale) per una capacità di 1.800 posti letto. Gli edifici si adagiano e seguono le forme del terreno e rispettano il limite di 12 metri di altezza imposto da Chappis. Su questo progetto si veda anche R. D'Attorre, *Complesso alberghiero e residenziale a Pila (1970-1978)*, in Comba (a cura di), *Maire Tecnimont. I progetti di Fiat Engineering (1931-1979)*, cit., pp. 248-9.

51. L. Chappis, Rapport numéro 7, études des 2 au 3 Avril 1964 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

52. Lettera di Vittorio Raimondo a Laurent Chappis del 20 maggio 1964 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313). Nella risposta del 2 giugno 1964 Chappis afferma di avere come collaboratori M. Majò (urbanista) e M. Caillat, «moniteur de ski et spécialiste des remontées mécaniques».

53. Chappis commenta anche l'errore funzionale dei pluviali che versano le acque su zone di passaggio rendendo pericolosa l'area in inverno col gelo.

54. Beru, *Étude de développement pour Exercizi del Sestriere*, 1964 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

55. Viene evidenziata dal Beru la grande quantità di camere disponibili nella proprietà privata (3500 letti).





sembrerebbe sbilanciata verso gli hotel di lusso⁵⁶, tradendo – secondo Chappis – la vocazione originaria della stazione, pensata negli anni Trenta come meta per le masse⁵⁷. Un altro problema è la scarsa offerta di alloggi in affitto⁵⁸: solo 30 posti letto, contro i migliaia delle stazioni francesi. Gli appartamenti, essendo quasi tutti di proprietà, rimangono irrimediabilmente inutilizzati per gran parte dell'anno e soprattutto d'estate quando la stazione appare "squallida", come ne scriverà Edoardo Gellner⁵⁹, priva di vegetazione e di vita, incapace di attrarre quella clientela di passaggio che avrebbe potuto garantire vitalità economica continuativa⁶⁰. Utilizzando gli studi statistici, il Beru deduce che gli utenti della stazione proverrebbero per la maggior parte dalla provincia di Torino, seguita dalle vicine Novara, Milano, Genova, Cuneo, Aosta e Como grazie all'aumento del numero di auto di proprietà e degli ottimi collegamenti⁶¹. Questo dato però ha un effetto sulla frequentazione alberghiera: sono rese possibili le gite in giornata – anche se potrebbero diventare una risorsa ben più cospicua per la stazione – e dunque non è poi così necessario il pernottamento in hotel. Le gite in giornata sono effettuate soprattutto da frequentatori giovani che hanno tra i 20 e 30 anni e che considerano troppo alto il costo degli hotel⁶². Per aumentare la clientela di passaggio, il Beru consiglia di ingrossare innanzitutto il numero di servizi commerciali: se ne contano appena 40, un numero davvero esiguo se comparato ai 135 di Courchevel, stazione con simile capacità alberghiera⁶³. Anche i luoghi del *loisir* sono considerati scarsi poiché si contano solo un cinema (quello dentro il Fraiteve di Hutter),

56. Beru, *Étude de développement pour Exercizi del Sestriere*, 1964, p. 13 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

57. Ivi, p. 11.

58. Ivi, p. 31.

59. E. Gellner, *La trasformazione del paesaggio nell'uso turistico della montagna*, Arti grafiche Saturnia, Trento 1970, p. 10.

60. Beru, *Étude de développement pour Exercizi del Sestriere*, 1964, p. 22 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313). Nel sondaggio ai frequentatori emergono i punti di forza della Stazione (innevamento e accessibilità) ma anche quelli deboli come le tariffe molto alte, la mancanza di vivacità nella bassa stagione e il carattere solo sportivo della stazione che esclude una clientela più familiare. Da Beru, *Étude de développement pour Exercizi del Sestriere*, 1964, p. 54 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

61. Studio basato sulle targhe delle automobili presenti a Sestriere. Si veda: Beru, *Étude de développement pour Exercizi del Sestriere*, 1964, pp. 47-9 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

62. Un'altra causa della «gita in giornata» è imputata nei sondaggi all'impossibilità di affittare chalet, data la loro assenza, e ai prezzi troppo alti degli hotel. Da Beru, *Étude de développement pour Exercizi del Sestriere*, 1964, p. 54 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

63. Ivi, pp. 25-6. A pagina 26 si nota una interessante tabella comparativa di attività tra Sestriere e Courchevel (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

una sala da bowling, due discoteche («scappando alla regola del gran numero di discoteche nelle stazioni invernali»), un unico campo da golf e una piscina⁶⁴. Per ovvie ragioni, sono prevalentemente i clienti provenienti da più di 150 km a decidere di trascorrere almeno una notte a Sestriere e sono gli stessi che la trascorrono in un albergo di media o alta categoria, se non in possesso di un alloggio di proprietà. Fra questi, gli stranieri – che sono una percentuale bassa del totale rispetto ad altre stazioni⁶⁵ – sono quelli che trascorrono almeno una settimana nella località e, in generale, si tratta per lo più di famiglie⁶⁶.

Queste analisi di mercato, unite ai continui sopralluoghi condotti personalmente da Chappis, rappresentano un *unicum* nella storia urbanistica della località. Più vicine *per ampiezza* alle indagini del piano olivettiano del 1936 per la Valle d'Aosta che ai precedenti strumenti di Sestriere, esse costituiscono il fondamento della cosiddetta Variante del Golf – interessando l'area immediatamente a valle dell'albergo Principi di Piemonte, in prossimità dei campi da golf – e dell'idea di mettere a sistema le stazioni attorno al massiccio del Fraiteve. Quest'ultimo aveva l'ambizione non solo di replicare quanto già era stato fatto all'estero (in particolare alle Trois Vallées⁶⁷) – andando a creare un unico grande *domain skiable* capace di entusiasmare gli sciatori – ma anche di far lavorare a sistema una costellazione di piccole stazioni alpine attorno a Sestriere per generare per quest'ultima un flusso di cassa continuo durante l'anno. Le stazioni satellite dovevano funzionare come basi per la notte e punti di partenza per escursioni verso le altre località, così da ampliare la rete dei flussi turistici anche nella bella stagione. Il piano di Beru si sviluppa su più livelli: fondiario, impiantistico, alberghiero. Suggerisce alla Società Esercizi di acquisire terreni e diritti di passaggio aereo nelle località vicine, per costruirvi «grenouillères» e «chalets collectifs à aménagement sommaire», destinati a gruppi giovanili, tipologia che a Sestriere non aveva mai trovato spazio. In seguito, terzi avrebbero dovuto realizzare appartamenti in affitto con i relativi servizi⁶⁸. L'obiettivo era ambizioso: passare dai 6.000 posti letto disponibili (solo 1.500 turistici) a 2.400 in più entro il 1975⁶⁹. La logica era quella già sperimentata negli anni Trenta: prima gli

64. Ivi, p. 27. La traduzione della citazione è dell'autrice, la citazione originale è «Sestriere, station sportive, échappe à la règle générale qui veut que le boîtes de nuit soient pléthoriques en stations de sports d'hiver».

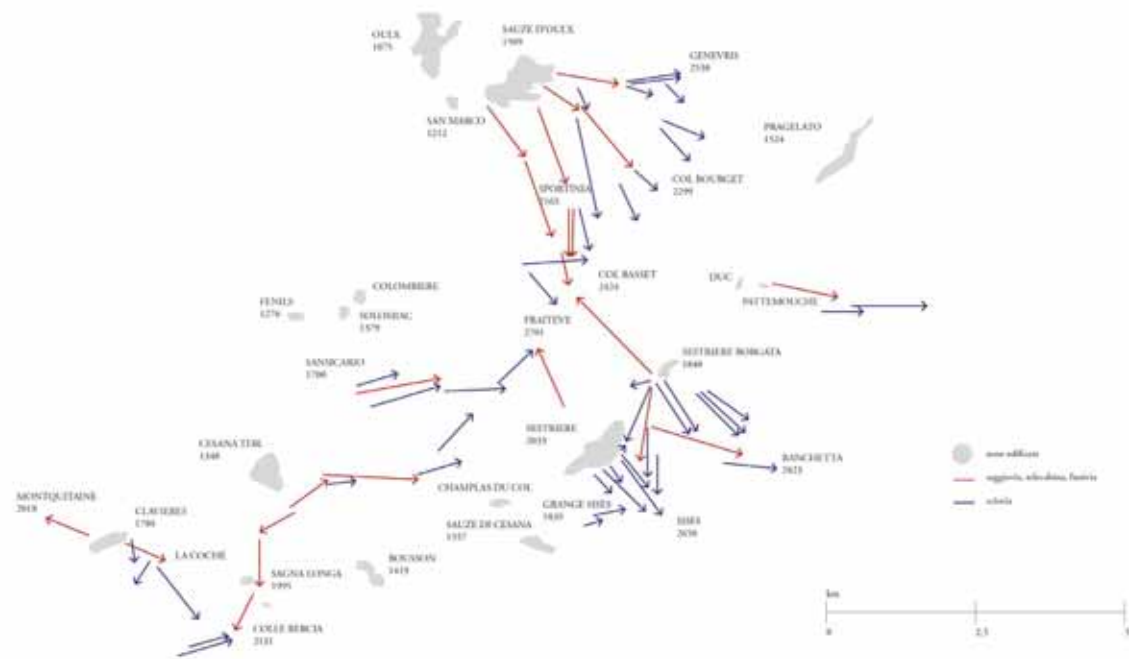
65. Beru, *Étude de développement pour Esercizi del Sestriere*, 1964, p. 43 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

66. Ivi, pp. 50-3.

67. Révil, *L'anarchitecte...*, cit. 168.

68. Beru, *Étude de développement pour Esercizi del Sestriere*, 1964, pp. 70-1; 73.

69. Ivi, p. 74.



G. Viale, Ridisegno della Via Lattea con zone edificate e impianti (Bartaletti, *Le grandi stazioni...*, cit.)

impianti, poi gli edifici principali promossi dalla società, infine l'apertura ai privati. Chappis prova a individuare i siti adatti per i nuovi nuclei: Clos de la Mais, Les Seignes, Pariol e Champlas Seguin⁷⁰, poi scartati. L'"Objectif 1975" punta a creare 8.000-10.000 posti letto, ripartiti tra 500-800 a Sestriere, 800-1.000 a Grange des Alpes e ben 6.500-8.000 al Clos de la Mais⁷¹, pensato come un vero centro abitato. La distribuzione per categorie alberghiere doveva essere equilibrata: 40% di prima categoria (4.000 posti), 30% di seconda (3.000) e 30% di terza (3.000). In parallelo, a Sestriere vengono previste nuove attrezzature sportive e commerciali – piscina, pista di pattinaggio, campi da tennis e per l'equitazione – da promuovere con campagne pubblicitarie a livello europeo⁷².

La Società Esercizi si muove con entusiasmo. Il 7 dicembre 1965 scrive al sindaco di Cesana, proponendo una linea di risalita verso il monte Fraiteve, con partenza da Sansicario⁷³, e la costruzione di due alberghi di 60 camere ciascuno, completi di servizi. Nelle carte del fondo Chappis emerge la bozza di convenzione con il Comune⁷⁴: questo si sarebbe impegnato a vendere i terreni per la costruzione degli impianti e a concedere gratuitamente i sorvoli sui fondi non acquistati. Già entro il 1965, Chappis ha effettuato nuove ricognizioni capillari sui massicci⁷⁵ e sui Comuni di Pragelato, Sauze di Cesana, Cesana, Oulx e Sauze d'Oulx⁷⁶. Nel progetto divide l'area attorno a Sestriere in due settori: il Nord (massiccio del Fraiteve fino al col Bleger), capace di accogliere fino a 30.000 posti letto, e il Sud (Sises, Banchetta e Pragelato), più contenuto, con 4.000-5.000⁷⁷. Ogni nuovo posto letto avrebbe richiesto un corrispettivo di circa 2 milioni di £ in infrastrutture. È questa ipotesi quella vincente che darà luogo alla Via Lattea: lo studio si chiude con la possibilità di creare una società intercomunale incaricata di redigere un *plan directeur* con valenza regionale e nazionale. Presto, l'indagine

70. Ivi, p. 75.

71. Ivi, p. 77.

72. Ivi, pp. 79-81.

73. Lettera del sindaco del Comune di Cesana (Augusto Barella) del 7 dicembre 1965 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

74. Commune de Cesana (vallée de Suse) Convention, Bozza, 21 luglio 1965 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

75. Tra il 1963 e 1964 gli studi si concentrano sui massicci del Fraiteve e del Blegier a nord di Sestriere; tra il 1964 e il 1965, invece, su quelli di Pragelato, Banchetta e Sises. Si veda L. Chappis, V. Bonadè Bottino e U. Genero, Studio Preliminare del Nuovo Piano Regolatore della stazione turistica del Sestriere, 15 giugno 1967, p. 3 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

76. Ivi, p. 2

77. Monsieur Chappis a illustré..., bozza [1965] (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

di Chappis si estende anche alla vicina Valle di Susa⁷⁸ e confluisce nel Comitato Regionale per la Programmazione Urbanistica come base di sviluppo per le valli di Susa e Chisone⁷⁹ per mettere le basi della Via Lattea (1975).

Il primo esito tangibile è la creazione della stazione integrata di Sansicario⁸⁰: ideata nel 1965, vede nascere nel 1969 la società Prati Fioriti. Gli edifici rispettano le linee di Chappis, adattandosi ai pendii e seguendo le curve di livello⁸¹. Parallelamente, la stampa locale parla di un consorzio tra le stazioni delle alte valli di Susa e Chisone⁸² (1967) e, nel 1969, del «periplo bianco» che avrebbe unito Sestriere, Sauze di Cesana, Cesana, Oulx, Sauze d'Oulx e Pragelato⁸³. Il progetto prenderà forma nel 1975 con la nascita ufficiale della Via Lattea: 60 impianti di risalita – funivie, seggiovie e ski-lift – distribuiti su 300 km di piste, in un'area di 100 km² e con una ricettività di 3.000 posti letto alberghieri. Un sistema finalmente competitivo con Les Trois Vallées e la Val Gardena. La realizzazione della Via Lattea segnerà la fine dello stallo edilizio e alberghiero che aveva colpito Sestriere tra la fine degli anni Sessanta e i primi Settanta, aggravato dall'esodo turistico verso la Savoia e dalle politiche di austerità della crisi energetica. Applicando al Piemonte il modello francese del consorzio sciistico, Chappis non solo ha rilanciato la stazione, ma ne ha aperto la strada allo sviluppo futuro.

L'urbanistica a quattro dimensioni di Laurent Chappis

Nel gennaio 1965, a meno di un anno dall'avvio del Plan Neige francese⁸⁴ – il grande progetto per contrastare lo spopolamento delle Alpi attraverso il turismo invernale –, Emanuele Nasi, presidente degli Esercizi del Sestriere S.p.A. (già Saes), affida a Laurent Chappis lo studio

78. Lettera di Laurent Chappis a Vittorio Raimondo dell'11 ottobre 1965 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

79. Le tavole sono presenti nel fondo Chappis, collocazione 30J-314. Non sono state digitalizzate perché composte da tavole di plastica rigida ormai fragili e impossibili da sovrapporre alle corrispondenti tavole di carta.

80. Su Sansicario si vedano nel fondo archivistico di Laurent Chappis (ADS) le seguenti cartelle: 30J-389, 30J-290 e 30J-291.

81. Sansicario. *Il nuovo insediamento*, in «Abitare», 1977, 160.

82. E. Doglio, *Costituito il Consiglio turistico delle alte valli Susa e Chisone*, in «La Stampa», 25 febbraio 1967, p. 13.

83. L. Burato, *Sestriere progetta il "periplo bianco"*, in «La Stampa», 12 dicembre 1969, p. 15.

84. M. Wozniak, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver. Stations de Tarentaise. 1945-2000*, Société savoissienne d'histoire et d'archéologie – Facim, Chambéry 2006.

d'aménagement del Colle del Sestriere⁸⁵. L'incarico prevede la consegna di un *avant-projet* entro la fine di giugno e dello studio completo entro dicembre. Nello stesso giorno, con una seconda lettera, Nasi gli chiede di estendere l'analisi urbanistica anche ai massicci di Pragelato, Banchetta e Sises, come già aveva fatto per il Fraiteve⁸⁶. A luglio viene poi firmata una convenzione fra il Comune di Cesana e la Società del Sestriere per lo studio dello stesso Fraiteve. Chappis porta così avanti, in parallelo, sia lo studio urbanistico sia quello territoriale complessivo. Per comprendere le dinamiche della stazione, Chappis utilizza materiali innovativi: fotografie aeree⁸⁷ e modelli topografici a curve di livello ravvicinate (2 metri), su cui dispone volumi in plexiglass⁸⁸, simulando gli edifici. In ottobre consegna un *Rapport sur la révision partielle du plan d'urbanisme*⁸⁹, in cui ipotizza una ricettività di 10.000-12.000 letti, ossia il doppio dell'esistente, con conseguente ampliamento di infrastrutture sportive e servizi. Ma non risparmia critiche all'esistente: l'armonia dei volumi costruiti, l'atmosfera e l'attrattiva turistica risultano compromesse da un piano regolatore ridotto a un mero «quadrillage parcellaire», dove l'unico parametro è il rapporto fra volume e superficie⁹⁰. La sua posizione si allinea a quella del soprintendente Chierici⁹¹, che già nel 1962 aveva sostenuto l'esigenza di fissare forme architettoniche e volumi⁹² più in dettaglio. L'unico precedente che avesse tenuto conto dell'aspetto volumetrico complessivo degli edifici restava infatti il piano di lottizzazione del 1951, seguito dai modesti aggiornamenti del 1963 e 1964⁹³. Per questo Chappis elabora

85. Lettera di Emanuele Nasi (Esercizi del Sestriere S.p.A.) a Laurent Chappis del 26 gennaio 1965 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

86. Lettera di Vittorio Raimondo (Società del Sestriere) a Laurent Chappis del 21 luglio 1965 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

87. Nella lettera dell'Ente Coordinamento iniziative tecniche a Laurent Chappis del 3 marzo 1965 si nomina sia il lavoro fotografico aereo per Esercizi del Sestriere sia quelli per Pila per la teleferica Pointe de la Pierre chiesta da Monsieur De Villaire che rappresenta il gruppo svizzero di STIFA. Lettera dell'Ente Coordinamento iniziative tecniche a Laurent Chappis del 3 marzo 1965 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

88. Lettera di Laurent Chappis a Pierre Bugnard del 4 marzo 1965 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

89. L. Chappis, *Rapport sur la révision partielle du plan d'urbanisme*, 14 ottobre 1965 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

90. Ivi, p. 1.

91. Lettera del 14 dicembre 1962 dalla Soprintendenza ai Monumenti del Piemonte a Vittorio Bonadè Bottino (MET, fondo Fiat Engineering, T405).

92. Ibid.

93. Soc. An. Esercizi Sestriere, *Planimetria Lottizzazione "Fraiteve 63"*, 19 dicembre 1962 (MET, fondo Fiat Engineering, T792); Soc. p. Az. Esercizi del Sestriere, *Lottizzazione "64"*, *Planimetria*, disegno 411 a, 6 aprile 1964 (MET, fondo Fiat Engineering, T792).



un «plan masse d'ensemble»⁹⁴ volto a orientare il carattere architettonico delle nuove realizzazioni, pur avvertendo che un rifacimento completo, basato su criteri funzionali, prospettici ed estetici, avrebbe richiesto tempo, scelte politiche delicate e grandi investimenti. Ma conclude con forza: «c'est à ce prix que Sestrière pourra prétendre jouer un rôle de premier plan parmi les stations mondiales»⁹⁵.

Il punto di partenza è il *front neige*, che a Sestriere si sviluppa per un chilometro: un *unicum* in Europa, paragonabile solo ad alcune stazioni americane e giapponesi⁹⁶. Già naturale punto di convergenza degli sciatori, va però potenziato. L'architetto propone una «chaîne d'engins téléporteurs» per collegare Sauze di Cesana e Sestriere Borgata, una nuova scuola di sci (Il Ritrovo, che progetterà egli stesso)⁹⁷, e un programma di valorizzazione progressiva del fronte, secondo la sua concezione di

94. L. Chappis, Rapport sur la révision partielle du plan d'urbanisme, 14 ottobre 1965, p. 5 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

95. Ivi, p. 2.

96. Ivi, p. 3.

97. Berthe, Chappis, Jomain e U. Genero, Scuola di sci, s.d. [1967] (MET, fondo Fiat Engineering, 1456).



L. Chappis,
prospettiva
della zona Golf
[1964] (ADS)

«urbanisme à 4 dimensions»: le due del progetto, quella dei volumi edilizi e quella, decisiva, del tempo⁹⁸. La prima area di intervento, la cosiddetta *zone témoin*, si colloca fra le partenze degli impianti Sises-Banchetta e l'Hotel Principi di Piemonte, ed è battezzata «Quartiere Golf». Qui Chappis immagina un polo di attrazione composto da centro commerciale, residenze collettive e di servizio, alberghi, pensioni, un centro di animazione per il *domaine skiable*, piscina e pista di pattinaggio. Ai margini, residenze individuali e collettive si raccordano con volumi lunghi e bassi al complesso del Principi di Piemonte, che avrebbe così ampliato la propria clientela grazie a una migliore integrazione urbanistica. La logica compositiva è quella dell'«*integration de volumes dans une nature qui a ses caractéristiques et ses impératifs*»⁹⁹: edifici orizzontali, inseriti nel paesaggio e modellati sull'orografia. Una visione destinata a influenzare la produzione edilizia di Sestriere e che anticipa l'esperienza di Pila, in continuità con i principi già affermati da Georges Candilis, Charlotte

98. L. Chappis, Rapport sur la révision partielle du plan d'urbanisme, 14 ottobre 1965, p. 5 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

99. Ivi, p. 4.

Perriand e Jean Prouvé a Les Menuires (1964)¹⁰⁰. Nella quinta tavola, Chappis illustra la *zone témoin*¹⁰¹ in una prospettiva: un blocco edilizio chiuso, con giardino centrale, capace di offrire riparo dai venti e fruibilità annuale. Piscina, patinoire e attività commerciali trovano posto all'interno, mentre i volumi di cortina proteggono il complesso a nord e si aprono a sud, garantendo visuali e soleggiamento. Torri più alte stabiliscono un raccordo visivo con le preesistenti e con l'Hotel Principi di Piemonte¹⁰², segno di continuità e omaggio agli edifici degli anni Trenta. Lo spirito architettonico dell'area, come precisato nel documento di *Aménagement de détail*¹⁰³, deriva dall'alternanza fra «nouvelles tours et de bâtiments en gradins linéairement étirés sur la pente»¹⁰⁴ e chalet che riprendono il linguaggio vernacolare di Borgata Plagnols. Razionalismo e tradizione alpina si incontrano, per la prima volta, in una sintesi. Il progetto definisce puntualmente la distribuzione funzionale: all'ingresso del quartiere, un centro commerciale con dodici negozi, hotel e *copropriétés* per 800 posti letto; nella parte bassa, residenze a scala di chalet (250 persone); a monte, piccoli mazots per la clientela del fine settimana (300 letti), mentre la cresta è lasciata libera come belvedere. Sul versante sud trovano posto edifici lineari a uso motel e *copropriétés*, con target più esclusivo (400 letti). Un disegno unitario, che combina densità e respiro paesaggistico.

Tuttavia, già alla fine del 1965 emergono difficoltà. La Saes, intenzionata a presentare il piano in Comune, chiede a Chappis di omettere il suo nome dagli elaborati¹⁰⁵, sostituendolo con un generico «Bureau Technique Fiat». La strategia, accettata dall'architetto con una lettera a Raimondo¹⁰⁶, tradisce la tensione crescente nei rapporti con il Comune, nonostante i legami familiari che univano Gianni Agnelli e il sindaco Giovanni Nasi. Presentare il progetto come iniziativa tecnica interna alla Fiat era ritenuto politicamente meno rischioso che attribuirlo a un urbanista francese di fama internazionale. Così, dal marzo 1966, l'Ufficio Costruzioni Fiat elabora i disegni e le relazioni per la variante al piano re-

100. Révil, *L'architecte...*, cit., p. 98.

101. L. Chappis, Rapport sur la révision partielle du plan d'urbanisme, 14 ottobre 1965, p. 5 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

102. Ibid.

103. Aménagement de détail. Proposition d'une première tranche d'étude, Panorama de la prairie « Prince de Piémont », s.d. (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-314).

104. Ivi, p. 13.

105. Lettera dell'Esercizi del Sestriere S.p.A. a Laurent Chappis del 7 dicembre 1965 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

106. Lettera di Laurent Chappis a Vittorio Raimondo del 13 dicembre 1965 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

golatore¹⁰⁷, completata dall'ingegnere Ugo Genero in maggio, sulla base degli studi di Chappis¹⁰⁸. Nel 1967 viene consegnato lo studio preliminare del nuovo piano regolatore¹⁰⁹, firmato da Bonadè Bottino, Genero e Chappis. Per la prima volta un piano per Sestriere è accompagnato da una relazione dettagliata, con analisi sulla ricettività e dati economici. La premessa è chiara: la stazione rischia di essere declassata dalle nuove località francesi, progettate con forti investimenti pubblici e destinate a beneficiare dell'apertura del traforo del Monte Bianco. Il disegno del piano distingue aree sciabili, boschive, residenziali e impianti esistenti o previsti. Le nuove zone residenziali, fra i Duchi d'Aosta e Champlas, avrebbero triplicato la ricettività, da 5.000 a 15.000 posti letto¹¹⁰, portando quella dell'intero comprensorio a 37.000¹¹¹. Particolare attenzione è rivolta al Quartiere Golf, con cubature ridotte rispetto a Plagnols e al "Capret"¹¹². È l'«urbanistica sciatoria» a guidare la pianificazione: i fronti di scambio sciatore-pedone (*front neige*) diventano fulcri dell'attività turistica, evitando l'errore di trasformare Sestriere in una stazione residenziale separata dalle piste¹¹³. Non a caso, nel 1967, Chappis progetta la Casa Maestri¹¹⁴, o Ritrovo, accanto al parcheggio ampliato per 700 auto¹¹⁵, e immagina di eliminare il tunnel alla cappella Regina Pacis per unificare Sises e Fraiteve¹¹⁶. Lungo il nuovo *front neige* devono trovare luogo anche la pista tennis, il minigolf, la piscina e la pista da bob¹¹⁷.

Nel 1968 Chappis invia a Torino cinque *plan masse* della zona Golf, seguiti da tavole della patinoire e dello *chalet d'accueil*, progettato con

107. Lettera di Vittorio Raimondo (Esercizi del Sestriere) a Laurent Chappis del 2 marzo 1966 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

108. Lettera di Vittorio Raimondo (Esercizi del Sestriere) a Laurent Chappis del 17 maggio 1966 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

109. L. Chappis, V. Bonadè Bottino e U. Genero, Studio Preliminare del Nuovo Piano Regolatore della stazione turistica del Sestriere, 15 giugno 1967 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

110. Ivi, p. 6.

111. Ivi, p. 5.

112. Ivi, pp. 13-4.

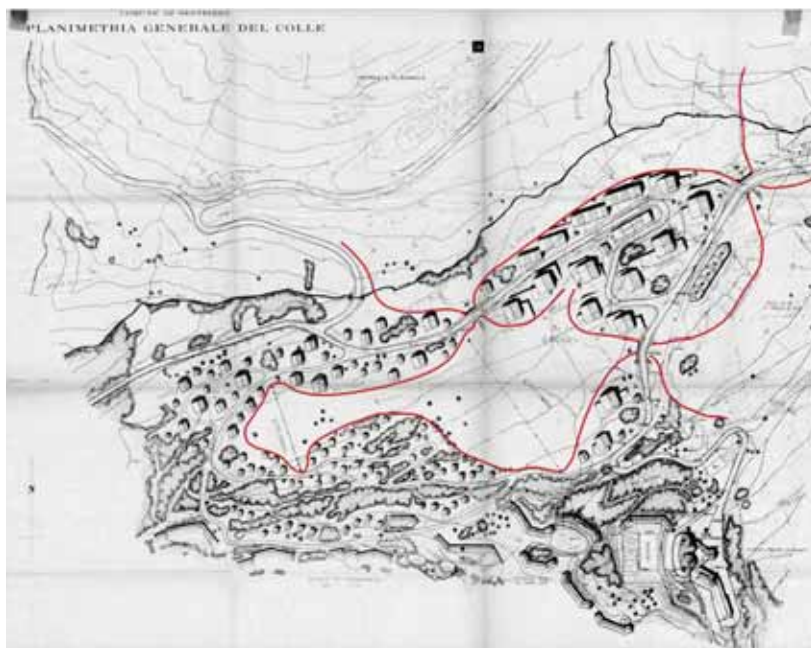
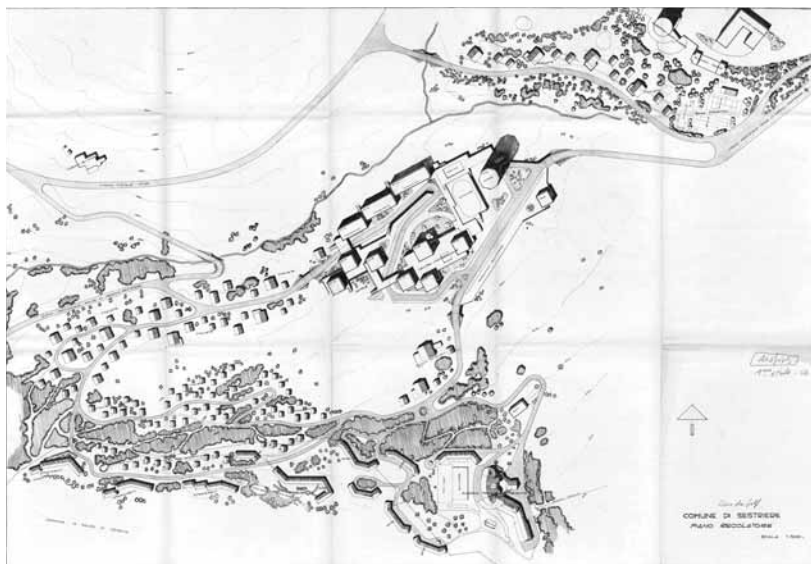
113. Ivi, p. 6.

114. Lettera di Vittorio Raimondo (Esercizi del Sestriere) a Laurent Chappis del 13 settembre 1966 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

115. Saes, Sistemazione zona parcheggio, dis. 414, 18 luglio 1966 (MET, fondo Fiat Engineering, 805).

116. L. Chappis, V. Bonadè Bottino e U. Genero, Studio Preliminare del Nuovo Piano Regolatore della stazione turistica del Sestriere, 15 giugno 1967, p. 11 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

117. Ivi, p. 17.



Sopra: Piano regolatore, 1966 (ADS)

Sotto: Plan masse de la zone « Prince de Piémont », s.d. (ADS). In rosso, evidenziati dall'autrice, i limiti delle piste

Lorenzo Martinoia di Milano¹¹⁸. Su richiesta di Nasi, sviluppa anche il progetto per quindici chalet dipendenti dal Principi di Piemonte e una moderna segnaletica¹¹⁹. Le riflessioni confluiranno nel dossier *Réflexions critiques*¹²⁰, in cui l'architetto individua tre fasi nella storia di Sestriere: la prima, pre-1940, modello di urbanismo e architettura d'avanguardia¹²¹; la seconda, 1948-1968, segnata da errori urbanistici e mediocrità architettoniche; la terza, da costruire, capace di recuperare lo spirito visionario delle origini. Il giudizio sugli anni Trenta è positivo: una stazione giovane, sportiva, dove si poteva sciare fin sulla soglia degli hotel. L'epoca successiva, dominata da appartamenti borghesi e clientela agiata, viene invece duramente criticata: «on ne peut recréer Gstaadt¹²² à Sestrière». L'unica via possibile sembra quella di tornare a una dimensione innovativa, aprendo un concorso nazionale di idee per la zona Golf, rivolto a studenti e giovani architetti. L'iniziativa non si concretizza, ma anticipa lo studio condotto da Mario Maioli e Tekné tra il 1968 e il 1972¹²³.

Chappis consegna le *Réflexions critiques* a Gianni Agnelli nel 1969¹²⁴, ottenendo così un incontro con il Consiglio d'amministrazione¹²⁵. Di fronte ai vertici, non esita a denunciare l'inadeguatezza dei quadri responsabili di Sestriere¹²⁶. Agnelli lo ascolta impassibile, accompagnandolo poi all'uscita. In seguito, Chappis viene a sapere che la situazione non può migliorare: l'avvocato, in quanto unico azionista, tende ad assegnare

118. Lettera di Lorenzo Martinoia a Laurent Chappis del 17 luglio 1968 e Lettera di Laurent Chappis a Vittorio Raimondo (Esercizi del Sestriere) del 17 agosto 1968 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

119. Lettera di Laurent Chappis a Lorenzo Martinoia del 24 settembre 1968 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

120. L. Chappis, *Réflexions critiques et propositions pour une nouvelle politique d'aménagement*, 12 giugno 1969 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

121. Incremento Turistico del Sestrières, Planimetria del Colle scala 1:3000, s.d. [1932] (MET, fondo Fiat Engineering, T406). Cfr. paragrafo 1.3.1.

122. Stazione invernale svizzera nel cantone di Berna, caratterizzata da una frequentazione altoborghese e aristocratica.

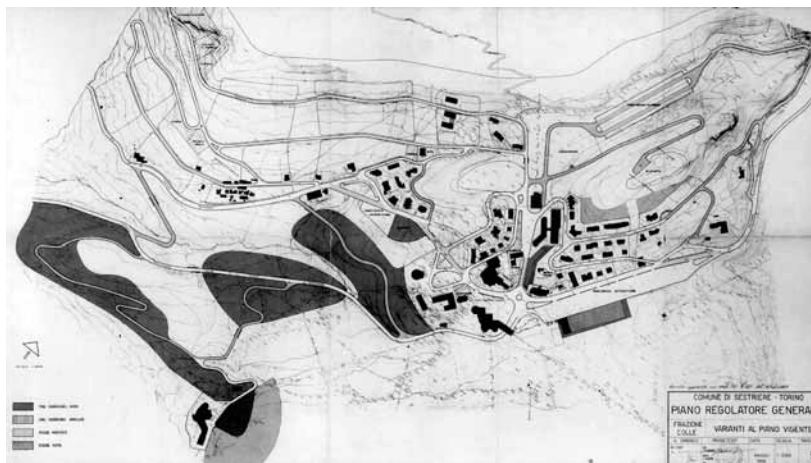
123. Intervista a Mario Maioli del 19 maggio 2022; si veda anche *Designs*, in «Domus», 1998, 812, p. 82. Questo progetto aveva un'impostazione scientifica, basata sulla Teoria delle code. A partire da una ricerca operativa nella quale si dimensionano le residenze e i servizi della stazione, il progetto scoprirà che servono più residence e residenze per famiglie. L'obiettivo è anche quello di portare rendite più costanti durante l'anno.

124. L. Chappis, *Réflexions critiques et propositions pour une nouvelle politique d'aménagement*, 12 giugno 1969 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313).

125. La data del dossier corrisponde con quanto riportato da Révil, *L'Anarchitecte...*, cit., p. 168. Le parole riportate sono estratte da un manoscritto di Chappis che l'autrice non ha avuto modo di leggere di persona.

126. Traduzione dell'autrice: «Appena affronto la questione della mancanza di capacità dei quadri responsabili di Sestriere, vedo tutti i volti addombrarsi», Révil, *L'Anarchitecte...*, cit., p. 169.

L. Chappis, V. Bonadè Bottino e U. Genero, Variante al PRG, 1968 (ACS). Scure, le nuove aree fabbricabili



a Sestriere tutte le figure prive delle qualità richieste in Fiat, così da allontanarle dall'azienda principale e impedir loro di comprometterne l'equilibrio¹²⁷. Intanto, il piano regolatore generale, firmato anche da Bonadè Bottino e Genero, è già stato depositato in Comune, chiudendo anni di progetti e riflessioni sul Quartiere Golf e sul Principi di Piemonte¹²⁸.

La variante del Golf, dunque, è il canto del cigno di ciò che rimaneva dello spirito degli anni Trenta, quando le torri razionaliste segnalavano al mondo la nascita di una stazione avanguardistica, con edifici a ridosso delle piste e un chiaro fronte urbano. Nelle versioni del 1964 e 1967 compaiono nuove torri, tre o quattro, in continuità con quelle di Bonadè Bottino, ma nell'ultima del 1968 esse scompaiono, sostituite da volumi più bassi e integrati nell'orografia. Questa *zone témoin*, con edifici moderni e volumetrie nette, diventa cerniera tra il linguaggio razionalista e lo sviluppo a chalet, quest'ultimo esplicitamente vernacolare, ispirato a Plagnols ma declinato come villaggio alpino più che come città giardino. Il progetto, tuttavia, non vedrà mai la luce. Le priorità della Fiat verranno dirottate altrove, distratte dall'autunno caldo¹²⁹. Saranno realizzati solo alcuni interventi: una strada fra Fraiteve e piazzale Agnelli, l'abolizione della galleria, il restauro del complesso Sises-Banchetta seguito da

127. Ibid.

128. L. Chappis, V. Bonadè Bottino e U. Genero, Piano Regolatore Generale, tavola 15, vista prospettica di insieme del Quartiere Golf, maggio 1968 (ADS, fondo Laurent Chappis, 303-315).

129. Cfr. S. Musso e F. Loreto, *L'Autunno caldo: lotte operaie, sindacato e mutamento sociale*, in «Passato e presente: rivista di storia contemporanea», 2021, 112-1, pp. 7-17. A Nasi sarà dedicato lo stadio del ghiaccio progettato dall'ingegnere Emilio Tavella nel 1974 (MET, fondo Fiat Engineering, T404).

Martinoia. Nel 1970 la morte di Emanuele Nasi¹³⁰ e le dimissioni di Raimondo segneranno la fine della stagione di Chappis. Il piano, voluto da Agnelli più che condiviso dai quadri dirigenti, rimarrà incompiuto, pur lasciando tracce profonde: attirerà l'interesse del Club Med e influenzerà l'architettura costruita fra gli anni Sessanta e Settanta. L'area del Quartiere Golf resterà vuota fino alle Olimpiadi di Torino del 2006.

Mollino, Gabetti e Isola: reinventare l'architettura alpina

Il 20 giugno 1973 viene bandito un concorso a inviti per un hôtel-village Club Méditerranée a Sestriere, con l'ambizioso obiettivo di aprirlo nel dicembre 1975¹³¹. L'iniziativa si colloca in un momento cruciale per la stazione piemontese: il mercato dei condomini destinati a una classe media benestante è ormai saturo e si avverte l'esigenza di allargare il bacino di utenza, cosa che era stata prevista dalle indagini del Beru. Il progetto del Club Med mira, dunque, ad aumentare la disponibilità di posti letto con un villaggio vacanze pensato per la classe media¹³², protagonista del boom economico e ora in grado di destinare parte del proprio reddito alle vacanze. Il modello di riferimento è la Francia, che con il Plan Neige del 1964 ha contrastato lo spopolamento alpino puntando sul turismo di massa. Stazioni come La Plagne (dal 1963, Michel Bezançon¹³³) e Avoriaz (1964-1967, Jacques Labro, Jean-Jacques Orzoni e Jean-Marc Roques¹³⁴) rappresentano esempi di *terza generazione*: insediamenti turistici integrati in ogni aspetto – trasporti, alloggi, impianti – pensati per ridurre i costi e trasformare lo sci in uno sport accessibile a

130. Lettera di Vittorio Raimondo a Laurent Chappis, del 14 settembre 1970 (ADS, fondo Laurent Chappis, 30J-313). Nella stessa lettera si riferisce agli studi per Sansicario.

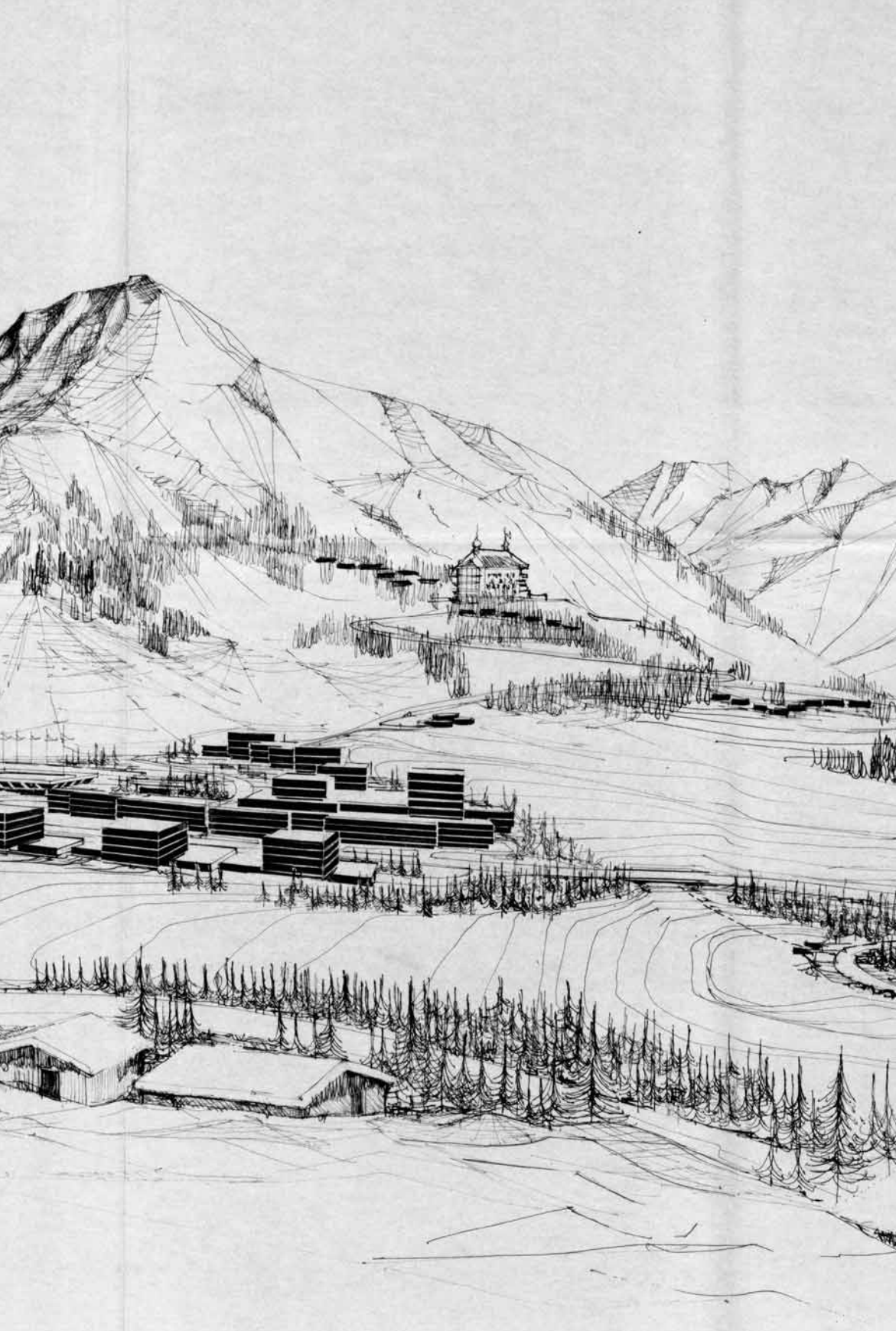
131. Hôtel Club Méditerranée, Concours de Projet, 20 giugno 1973 (Archivio Gabetti e Isola, Ceca; Méditerranée, Sestriere, Ccia, Ises, Bando del concorso).

132. J. Gosseye e H. Heynen, *Architecture for leisure in post-war Europe, 1945-1989: between experimentation, liberation and patronisation*, in «The Journal of Architecture», 2013, 18-5, pp. 623-31; J.-C. Richez e L. Strauss, *Un temps nouveau pour les ouvriers : les congés payés (1930-1960)*, in Corbin (a cura di), *L'avènement des loisirs 1850-1960*, Aubier e Laterza, Paris-Roma 1995, pp. 491-544; E. Furlough, *Packaging Pleasures: Club Méditerranée and French Consumer Culture, 1950-1968*, in «French Historical Studies», 1993, 1, pp. 65-81.

133. C. Franco, *Dans le lieu et dans le temps. Pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945-1975)*, tesi di dottorato, École nationale supérieure d'architecture de Grenoble, tutors C. Maumi e E. Faroldi, 2019, pp. 343-98.

134. C. Bourreau, *Avoriaz, l'aventure fantastique*, La Fontaine de Siloé, Montmélan 2004, pp. 190-4.





Nelle pagine precedenti: L. Chappis, V. Bonadè Bottino e U. Genero, PRG, vista del Quartiere Golf, 1968 (ADS)

tutti¹³⁵. In parallelo, i Villages Vacances Familles (VVF) diffondono una formula inedita: famiglie ospitate in corpi edilizi integrati al paesaggio, con spazi comuni per attività collettive e un prezzo accessibile¹³⁶. Sestriere aveva anticipato questa visione già negli anni Trenta – nella versione pensata per giovani lavoratori e studenti – con la sua pianificazione integrata, ma all'inizio degli anni Settanta la stazione appare ormai obsoleta, soprattutto sul piano alberghiero, come già notato da Chappis. Gli hotel esistenti non rispondono più alle aspettative di una clientela alla ricerca di comfort. Perciò, al concorso per il nuovo villaggio Club Med si affianca l'idea di rinnovare i tre storici alberghi della stazione: il Principi di Piemonte, la Torre (1932) e il Duchi d'Aosta (1933)¹³⁷.

Il sodalizio tra Fiat e Club Méditerranée prende avvio nella primavera 1973, con una serie di riunioni tra Torino e Parigi. L'obiettivo è chiaro: valutare un investimento congiunto, insieme all'Ifi (Istituto Finanziario Industriale)¹³⁸, per rinnovare gli hotel esistenti¹³⁹. Il Club prevede camere rinnovate, bagni modernizzati e spazi dedicati alle funzioni che contraddistinguono la sua offerta, come il Mini Club. Ma in breve tempo riaffiora una vecchia idea: approfittare dei contributi ministeriali, già ipotizzati nel 1967¹⁴⁰, per costruire un nuovo grande albergo. Così, il 20 giugno 1973¹⁴¹, Club Med e Ifi lanciano il concorso a inviti. La competizione si inserisce in un momento in cui il Club ha già sperimentato con successo

135. Laurent Chappis, autore del nuovo PRG di Sestriere (1968), si occupa anche della costruzione della stazione di «terza generazione» di Pila su richiesta di Giovanni Agnelli tra gli anni Settanta e Ottanta; cfr. C. Franco, *Dans le lieu et dans le temps...*, cit.

136. C. Bonnot, *L'architecte Maurice Novarina et les VVF de Montagne*, in A. Smoluch, P. Bartoll, C. Bonnot et al. (a cura di), *L'aventure des VVF. Villages Vacances Familles 1959-1989*, Éditions du Patrimoine, pp. 107-26.

137. L'unico hotel ad avere subito importanti ammodernamenti nel dopoguerra era stato il Principi di Piemonte, albergo di prima categoria nato per quella classe di frequentatori di cui gli Agnelli facevano parte, mentre i due alberghi a torre – più economici – erano rimasti essenzialmente agli spartani livelli di comfort del progetto di Bonadè Bottino.

138. L'Istituto Finanziario Italiano nasce negli anni Venti per coordinare le partecipazioni estere e italiane di Fiat che in quel momento esporta il 70% della sua produzione. Comba e D'Attorre, *Torino 1914-1976...*, cit., p. 89.

139. Jean Flaix-Setec-Bâtiment, Sestriere Club Méditerranée, estimation préliminaire n. 2, 1° marzo 1973 (MET, fondo Fiat Engineering, T409); Setec, Compte-rendu de réunion du 12 mars 1973 (MET, fondo Fiat Engineering, T409); Sestriere- Club Méditerranée, 16 marzo 1973 (MET, fondo Fiat Engineering, T409); Lettera di Setec all'ing. Ugo Genero del 5 aprile 1973, Compe rendu n. 2 de réunion du 3 avril 1973 au Club Méditerranée (MET, fondo Fiat Engineering, T409).

140. Lettera dell'Esercizi del Sestriere all'ing. Ugo Genero (Direz. Costruzioni e Imp. FIAT) del 18 ottobre 1967 (MET, fondo Fiat Engineering, T409).

141. Hôtel Club Méditerranée, Concours de Projet, 20 giugno 1973 (AGI, Ceca; Méditerranée, Sestrière, Ccia, Ise, Bando del concorso).

i villaggi in quota fin dal primissimo, nel 1956 a Leysin (Svizzera), creato a partire dalla rifunzionalizzazione di sanatorio risalente al 1903. A Sestriere vengono chiamati a concorrere gli studi parigini Flaix-Cabinet Lebret-Treuil e Daniel Paterne-CVZ, i torinesi Roberto Gabetti e Aima-ro Isola, Carlo Mollino, lo svizzero Schoch di Zurigo e il milanese Marco Zanuso (unico a declinare l'invito). Il 10 settembre 1973, all'Hôtel du Club di Neuilly¹⁴², la giuria presieduta da Giovanni Agnelli proclama i vincitori ex aequo: i progetti di Paterne-CVZ e di Schoch. Il primo, guidato da Daniel Paterne (1933-2018)¹⁴³, che collabora da anni con il Club Med, si distingue per le soluzioni innovative dell'«habitat» e l'organizzazione razionale degli spazi di servizio; il secondo per la valorizzazione funzionale dei villaggi esistenti. A completare la giuria ci sono Giovanni Nasi (sindaco di Sestriere e vicepresidente Ifi)¹⁴⁴ e l'ingegnere Ugo Genero (Fiat Engineering). Il progetto di Mollino, consegnato dal suo collaboratore Carlo Graffi (1925-1985)¹⁴⁵ a poche settimane dalla morte dell'architetto (28 agosto 1973), viene escluso, ma riceve una menzione per l'eccezionalità della proposta. Elogi anche a Gabetti e Isola – padri del Neoliberty italiano¹⁴⁶ –, che riprendono il tema del «non edificio» già sperimentato con l'insediamento residenziale di Talponia di Ivrea (1968-1971)¹⁴⁷. Dopo la valutazione economica, viene proclamato vincitore il gruppo di Daniel Paterne con CVZ. Architetto di fiducia del Club Med, Paterne (1933-2018) realizzerà ben 18 hotel per la compagnia tra il 1964 e il 1984. Il suo progetto per Sestriere – sviluppato con Fiat Engineering e Setec Bâtiment¹⁴⁸ – prevede un grande edificio a terrazze, disposto sul

142. Nel documento di concorso viene esplicitato che i lavori per l'hotel inizieranno il 1° maggio 1974 e l'inaugurazione è prevista per il dicembre del 1975.

143. Le date di nascita e di morte sono state fornite dalla figlia Joséphine Paterne Baulig; purtroppo, ad oggi, il suo archivio privato non è ancora consultabile.

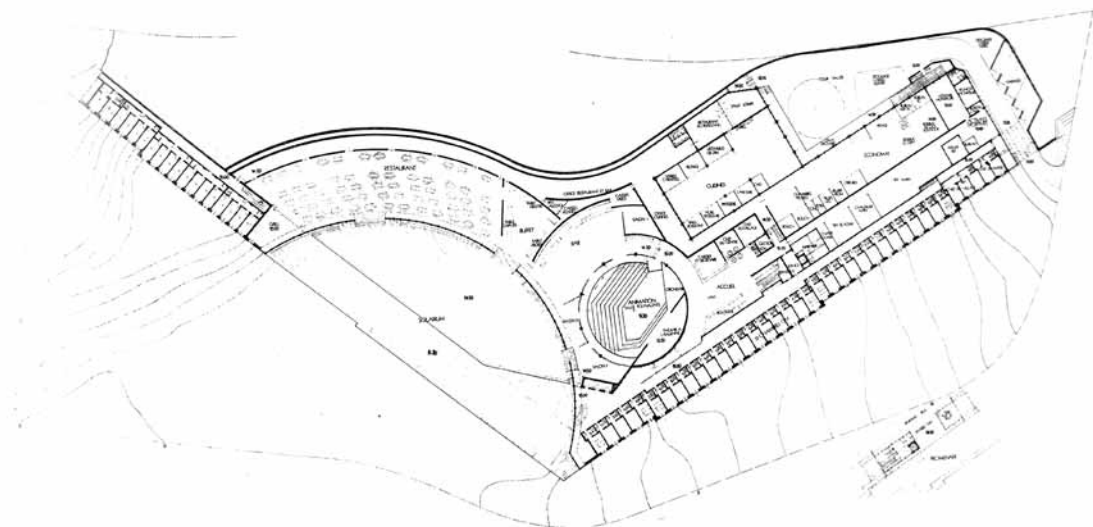
144. M. Salvatorelli, *Il bilancio 68-69 dell'IFI approvato dagli azionisti*, in «La Stampa», 1° novembre 1969, p. 17.

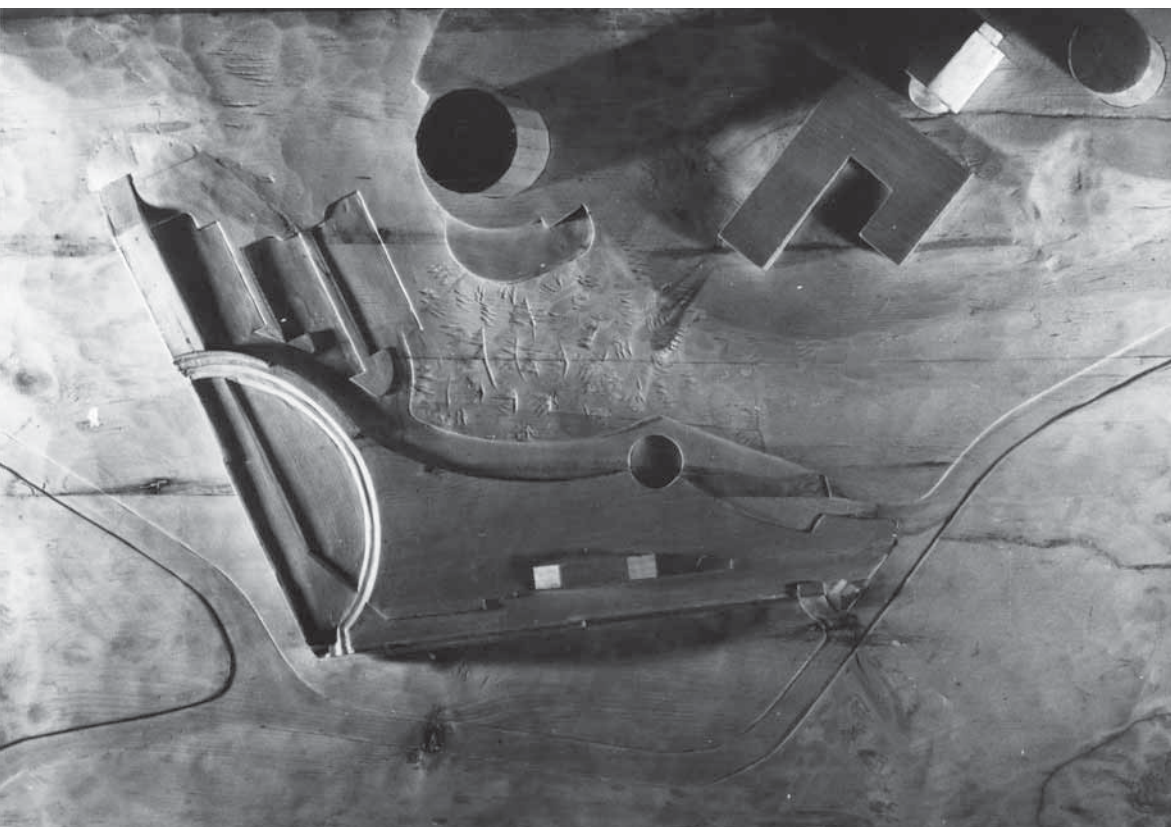
145. Carlo Graffi, oltre ad aver progettato con Carlo Mollino sia la patinoire sia la scuola di sci di Sestriere, era al tempo del concorso Club Med suo collaboratore per i progetti del Teatro Regio (1965-1973) e per il Nuovo Palazzo degli Affari (1964-1973). Nella prima pagina di relazione si fa proprio riferimento a un «concorso recentemente svolto», avvalorando così l'ipotesi che sia stato Grassi a scriverla (A. Astolfi *et al.*, *Il fantasma del Regio*, in S. Pace, *Carlo Mollino architetto 1905-1973. Costruire le modernità*, Electa, Milano 2006, pp. 117-214).

146. Cfr. C. Olmo, *Gabetti e Isola: architetture*, Allemandi, Torino 1993; R. Banham, *Neoliberty; the Italian retreat from modern movement*, in «The Architectural Review», 1959, 747, pp. 231-5. P. Portoghesi, *Dal neorealismo al neoliberalty*, in «Comunità», 1958, 65, pp. 69 e segg.; R. Gabetti e A. Isola, *Lettera a Vittorio Gregotti*, in V. Gregotti, *L'impegno della tradizione*, in «Casabella-Continuità», 1957, 215, pp. 63-4.

147. C. Olmo, *Gabetti e Isola: architetture*, Allemandi, Torino 1993, pp. 41-2.

148. Fiat Engineering, Setec Bâtiment, CVZ Paterne, Hôtel Club, 1974 (MET, fondo Fiat Engineering, 1452).





R. Gabetti e A. Isola, Concorso Club Med, plastico, 1973 (AGI)

Nella pagina
seguente, sopra:
G. Viale,
Ricostruzione
di Sestriere
nel 1973 e
inserimento
del progetto di
Mollino

Nella pagina
seguente, sotto:
Ricostruzione
assonometrica
del progetto di
Mollino per il Club
Med basato sui
documenti MET
(T409)

declivio della conca. La camera tipo è doppia, con bagno “alla francese”, doccia e lavabo separati dal wc. Ma l'edificio non vedrà mai la luce: la crisi energetica del 1973, con il regime di austerità e le targhe alterne, colpisce duramente una stazione nata per l'automobile¹⁴⁹. Così il Club Med ridimensiona i piani e si limita a rilevare e rinnovare i due storici hotel a torre.

Tra le proposte presentate, quella di Carlo Mollino resta la più affascinante. La relazione di progetto¹⁵⁰, redatta da Graffi (1925-1985)¹⁵¹ dopo la morte del maestro, rivela la sua lettura critica del costruito di Sestriere, infatti il progetto si distingue per il carattere quasi megastrutturale e per l'uso dei volumi cilindrici, chiaro rimando alle iconiche torri degli anni Trenta. Nonostante il concorso chiedesse attenzione soprattutto ai criteri distributivi e funzionali, Mollino mette al centro la volumetria e il rapporto con il paesaggio¹⁵². Il suo studio parte da tre osservazioni: l'importanza visiva dei due cilindri delle torri; la frequenza del motivo circolare negli edifici lungo la via principale; il carattere artificiale dell'intero abitato, costituito da edifici costruiti su terrapieni modellati dall'uomo¹⁵³. A partire da questa analisi, Mollino sviluppa un progetto che non imita le tecniche vernacolari alpine, ma trae linfa dalla tradizione razionalista di Vittorio Bonadè Bottino. Proprio come nelle opere di Lois Welzenbacher (1889-1955)¹⁵⁴, che Mollino conosceva bene¹⁵⁵, l'architettura moderna incontra il paesaggio alpino nella spazialità dei volumi¹⁵⁶ e nel «radicamento organico»¹⁵⁷ al terreno. Dunque il diedro

149. F. Fornari, *Al Sestriere c'è proprio tutto*, in «La Stampa», 21 dicembre 1973, p. 11.

150. Carlo Mollino, Progetto per concorso Hôtel Club Méditerranée a Sestriere, Relation (MET, fondo Fiat Engineering, T409).

151. A. Astolfi et al., *Il fantasma del Regio*, in S. Pace, *Carlo Mollino architetto 1905-1973...*, cit., pp. 117-214).

152. C. Mollino, Progetto per concorso Hôtel Club Méditerranée a Sestriere, Relation, pp. 1-2 (MET, fondo Fiat Engineering, T409).

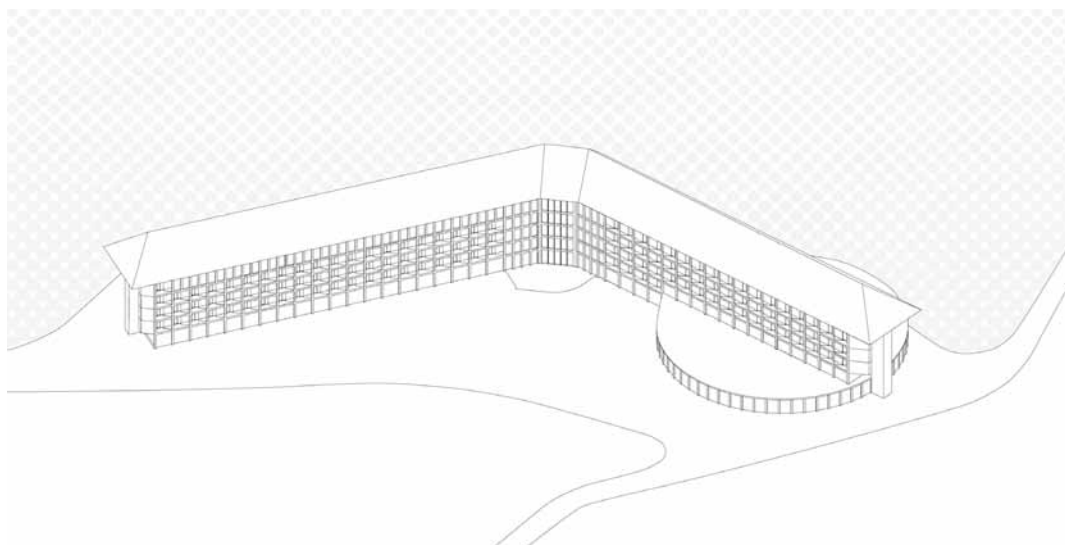
153. C. Mollino, Progetto per concorso Hôtel Club Méditerranée a Sestriere, Relation, p. 2 (MET, fondo Fiat Engineering, T409).

154. E. Bliem, *Lois Welzenbacher 1889-1955: Architekturmodelle*, Institut für Raumgestaltung der Universität Innsbruck, Innsbruck 1990. J. Mathieu, *De l'architecture dans les Alpes à l'architecture alpine. Une introduction historique*, in «Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen», 2011, 16, pp. 20-6.

155. C. Chiorino e B. Reichlin, *Dal piroscapo sulla neve alla grande disillusione*, in S. Pace (a cura di), *Carlo Mollino architetto 1905-1973. Costruire le modernità*, Electa, Milano 2006, p. 138.

156. B. Reichlin, *Die Moderne baut in der Bergen – Quando gli architetti moderne costruiscono in montagna*, in C. Mayr Fingerle (a cura di), *Neues Bauen in den Alpen – Architettura contemporanea alpina*, Architekturpreis – Premio d'architettura 1995, Birkhäuser, Basel-Boston-Berlin 1996, p. 109.

157. L. Welzenbacher, *Vom Bauen*, in «Tiroler Hochland», 1920, marzo, citato da Reichlin, *Die Moderne baut in der Berge...*, cit., p. 110.



concavo progettato da Mollino segue l'orografia del sito, integrandosi con il declivio e con il basamento del Duchi d'Aosta. Al tamburo cilindrico – destinato a ristorante e solarium – si affiancano corpi di fabbrica che citano i volumi razionalisti preesistenti. Gli spazi interni si organizzano in sequenza fluida: funzioni collettive verso l'ingresso, attività specializzate (teatro, ristorante) alle estremità, come si intravedono nell'unico schizzo ancora esistente¹⁵⁸. Le camere, ridotte all'essenziale, sono disposte a spina di pesce: piccole ma dilatate dalla rotazione di 30° e da grandi porte-finestre¹⁵⁹ che inquadrano il massiccio des Écrins. Ancora una volta, per Mollino l'architettura diventa dispositivo di percezione del paesaggio: corridoi ciechi che sfociano in camere luminose, spazi comuni che regalano visuali spettacolari, balconi triangolari da cui esplorare le cime. All'esterno, i due fronti di circa 90 m ciascuno sono scanditi dalle vetrature a tutta altezza¹⁶⁰, dai muri ruotati di 45° delle camere e dall'atrio di ingresso, davanti a cui una vetrata continua lascia intravedere le scale, un retaggio modernista che l'architetto ha utilizzato più volte, dal Centro Ippico Torinese al foyer del Teatro Regio. Al limite sud del diedro, il tamburo è coperto da una superficie di nuovo vetrata che lascia l'intera importanza compositiva alla giustapposizione dei volumi¹⁶¹. L'edificio non si protende verso il panorama, ma si ritrae nel terreno, compensando con la ricchezza degli spazi collettivi.

Quando partecipa al concorso per il Club Med, Mollino ha già maturato una lunga familiarità con Sestriere, dove però nessuno dei suoi progetti è stato realizzato. Il primo risale ai primi anni Cinquanta, periodo in cui l'architetto rielabora criticamente i principi del Movimento Moderno, cercando una nuova sintesi che avrebbe restituito individualità a edifici e luoghi, in relazione al carattere del contesto. Nel 1954, insieme a Carlo Grassi, aveva infatti presentato il progetto per una patinoire¹⁶² da collocarsi nella futura zona Golf prevista dal piano Chappis. La pista, voluta dal Comune, era di forma rettangolare e veniva affiancata da tribune sostenute da esili strutture in calcestruzzo, che testimoniavano l'interesse di Mollino per le potenzialità espressive di questo materiale, già sperimentate nella stazione della funivia del Fürggen (1953). Dodici

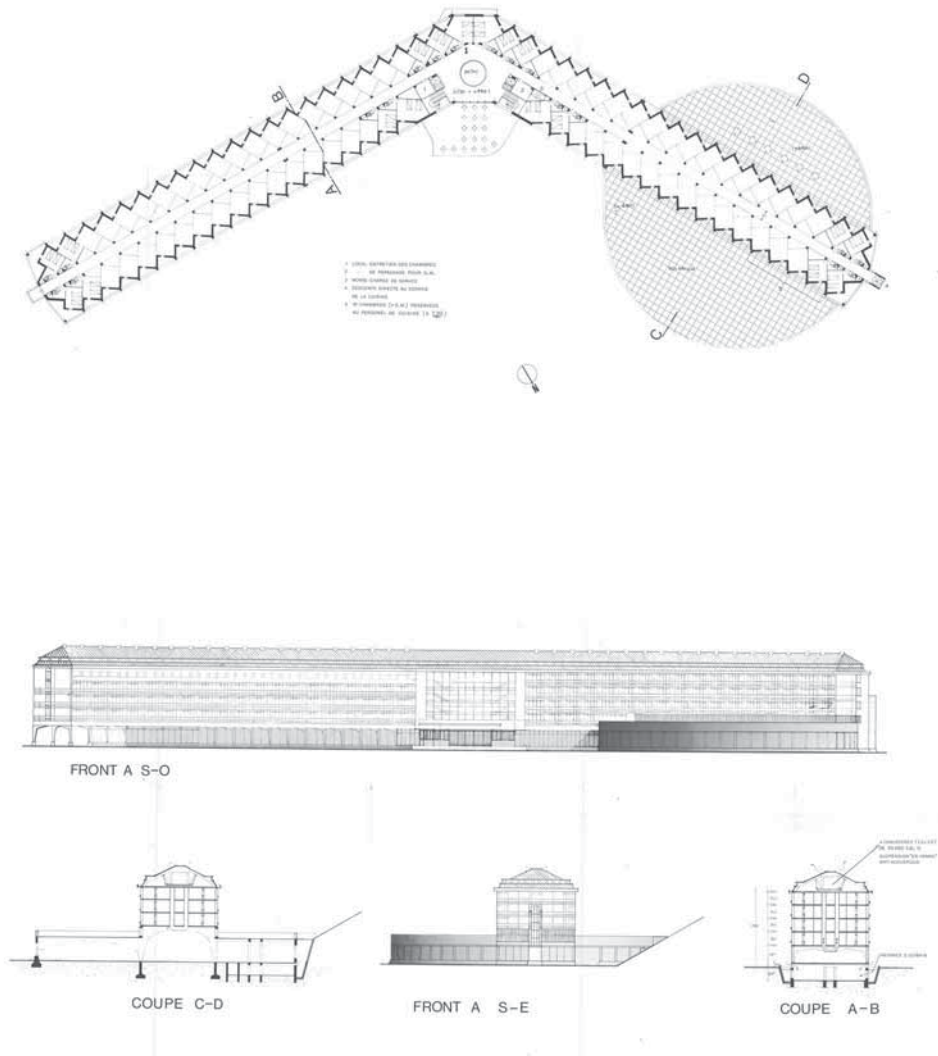
158. Lo schizzo dell'Archivio Carlo Mollino (ACM_P18A_327_103) è stato identificato dall'autrice come uno schizzo preliminare del Club Med confrontandolo con i documenti dell'archivio MET.

159. Mollino, Progetto per concorso Hôtel Club Méditerranée...cit, p. 7.

160. Le finestre a tutta altezza erano già state utilizzate da Mollino in versione non apribile nella facciata del Palazzo degli affari di Torino (1965-1972).

161. C. Mollino, Hôtel Club Méditerranée, Fronts et coupes, 1973 (MET, fondo Fiat Engineering, T409).

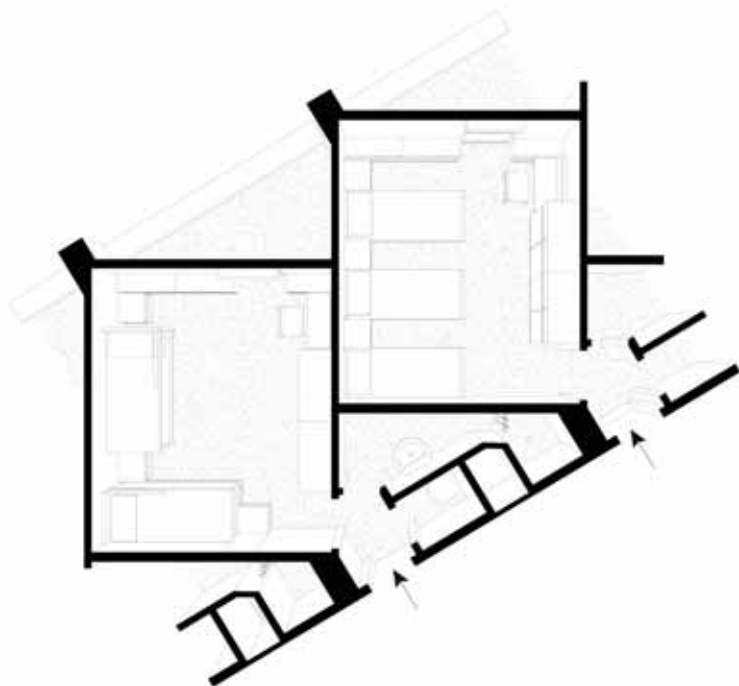
162. C. Mollino, Studio di massima Patinoire Sestriere, giugno 1954 (ARG-MC, fondo Carlo Mollino, P12D, 348, 7).



Sopra: C. Mollino, Club Med, Pianta del secondo e terzo piano, 1973 (MET)

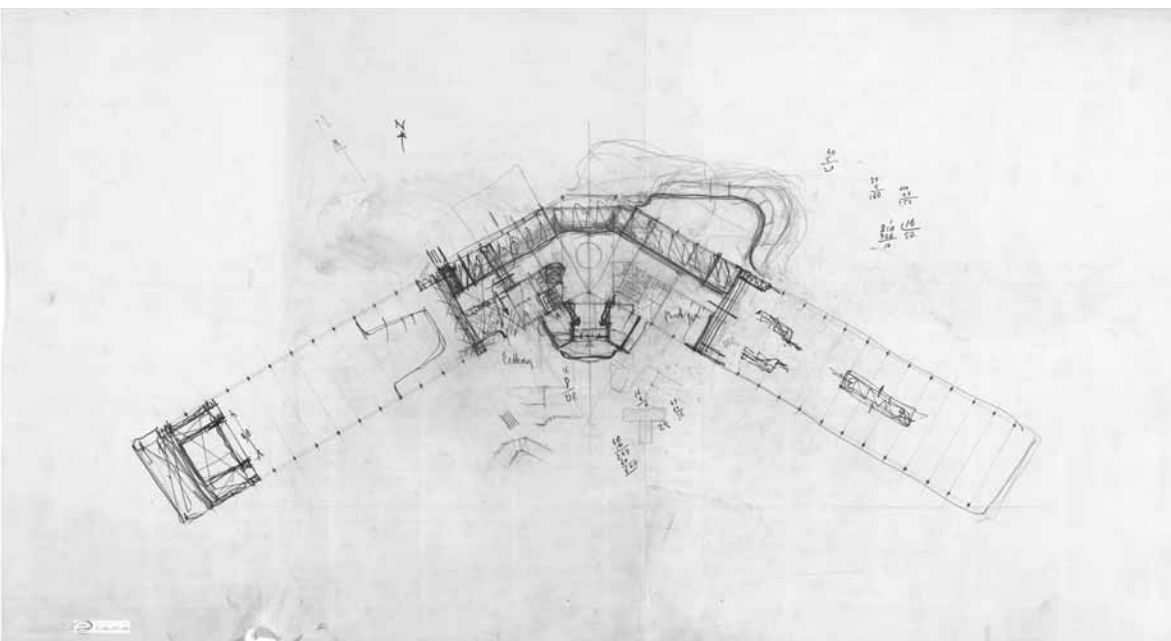
Sotto: C. Mollino, Club Med, facciate e sezioni, 1973 (MET)

G. Viale,
Ricostruzione
prospettica della
cellula tipo del
Club Med basato
sui documenti
MET (T409)



anni più tardi, ancora con Graffi, l'architetto tornava a Sestriere per un incarico più complesso: la scuola per maestri di sci, anch'essa mai realizzata¹⁶³. Ne propose due varianti. La prima prevedeva un edificio a gradoni rivolto verso la strada principale, con volumi aggettanti rivestiti in legno e un basamento in pietra su tozzi pilotis. Sul lato delle piste, la copertura si trasformava in una gradinata panoramica. La seconda versione prevedeva invece una pianta triangolare che sfruttava il dislivello del terreno: un camminamento collegava l'edificio alla strada nazionale, mentre le aule occupavano i lati simmetrici del triangolo e il deposito sci si collocava nella zona centrale. Al piano inferiore trovavano posto una *tea room* e un bar affacciati sulle piste attraverso grandi vetrate, alternati a superfici lignee e murature in pietra. Sottili saette sorreggevano la copertura, anch'essa in pietra, conferendo leggerezza all'insieme. In entrambi i progetti, Mollino impiegava i materiali dell'architettura vernacolare alpina – legno e pietra – ma li rileggeva in chiave contemporanea. L'edificio si faceva inoltre invisibile dalla strada, al fine di essere percepito solo

163. C. Mollino e C. Graffi, Edificio Scuola Sky al Sestriere, progetto di indagine, 1966 (ARG-MC, fondo Carlo Mollino, P14B, 272, 1-3).



dagli sciatori, come accadrà per l'hotel del Club Med, il cui volume è anch'esso incassato nel pendio. Il confronto tra la patinoire e la scuola di sci rivela un'evoluzione nel rapporto di Mollino con il terreno: dalle architetture sospese e leggere degli anni Cinquanta (come la casa Cattaneo o la funivia del Fürggen) si passa a un progressivo ancoramento all'orografia. Nella prima proposta della scuola l'edificio segue il declivio, trasformandolo in copertura; nella seconda vi si addossa completamente, collegandosi alla strada solo tramite una passerella. Sestriere diventa così per Mollino un laboratorio di sperimentazione sul rapporto tra costruzione e paesaggio alpino, un terreno in cui il linguaggio moderno si riconnette, in forme nuove, al modernismo alpino degli anni Trenta.

La scala megastrutturale del progetto del Club Med di Mollino, ma anche quella dei suoi allievi Roberto Gabetti e Aimaro Isola, inaugura una nuova stagione dell'architettura sestrierese. Coerentemente con la tendenza che dagli anni Sessanta caratterizza molti resort alpini e marini – dai progetti di Marcello D'Olivio, Hutter e Bordogna per le località

Schizzo di C. Mollino, identificato dall'autrice come la pianta del piano terra del Club Med, 1973 (ARG-MC). Per gentile concessione dell'Agenzia del Demanio, Fondo Carlo Mollino conservato al Politecnico di Torino, Sezione Archivi Biblioteca "Gabetti"

balneari¹⁶⁴, fino alle grandi composizioni francesi – anche a Sestriere si registra un cambio di scala. Già il piano particolareggiato per Plagnols del 1969, redatto da Franco Ceschi, Edgardo Tonca e Giovanni Battista Castagnetta¹⁶⁵, anticipava la svolta con edifici a stecca disposti lungo le linee di livello, ma ancora chiaramente separati dal terreno, secondo l'approccio adottato a Flaine (1961-1967) col *plan-masse* di Marcel Breuer, Laurent Chappis, Denys Pradelle, Gérard Chervaz e André Gaillard¹⁶⁶. Il progetto di Mollino segna un ponte tra quell'impostazione più rigida e i successivi tentativi di vera integrazione con la topografia. La sua architettura esprime insieme volontà di radicamento organico e tensione a dominare il terreno, modellandolo come già avvenuto per le grandi emergenze della stazione. Negli anni seguenti, però, il rapporto pianta-sezione-topografia diventa il cuore delle nuove composizioni, grazie anche all'influenza francese veicolata da Chappis, le cui prospettive per il Quartiere Golf hanno proposto edifici assimilabili a grandi terrazamenti. È in quest'ottica che si comprendono due opere cardine realizzate a Plagnols nella seconda metà degli anni Settanta quasi in parallelo¹⁶⁷: il Concanève di Gabetti e Isola (1974-1980) e l'Aquilone di Giovanni Bo (1976-1980)¹⁶⁸. Entrambe nascono all'interno dello stesso piano di lottizzazione della zona dei Plagnols, redatto da Riccardo Grassi e Gianni Garbaccio per la Saes. Il piano viene approvato dal Comune il 18 aprile 1973 (delibera n. 25) e dalla Commissione Paesistica della Regione Piemonte nell'ottobre successivo¹⁶⁹. L'Aquilone di Giovanni Bo, autore anche dei condomini Monterotta (1967-1970)¹⁷⁰, è un edificio dalla configurazione singolare. Da via Monterotta, dove si trova l'ingresso pedonale, appare come una costruzione di un solo piano: qui si aprono una terrazza e un ampio corpo vetrato coperto da falde inclinate. La struttura, sorprendentemente leggera per il contesto di Sestriere, impiega

164. F. Luppi e F. Nicoloso (a cura di), *Marcello D'Olivo Architetto*, Mazzotta, Milano 2002. Montanari, *Architettura tra ricostruzione...*, cit., p. 121 (Residence Pinamare di Andora 1969-1972).

165. F. Ceschi, E. Tonca e G. B. Castagnetta, Piano particolareggiato del Quartiere Plagnols, Profilo longitudinale, 1969 (MET, fondo Fiat Engineering, 1573).

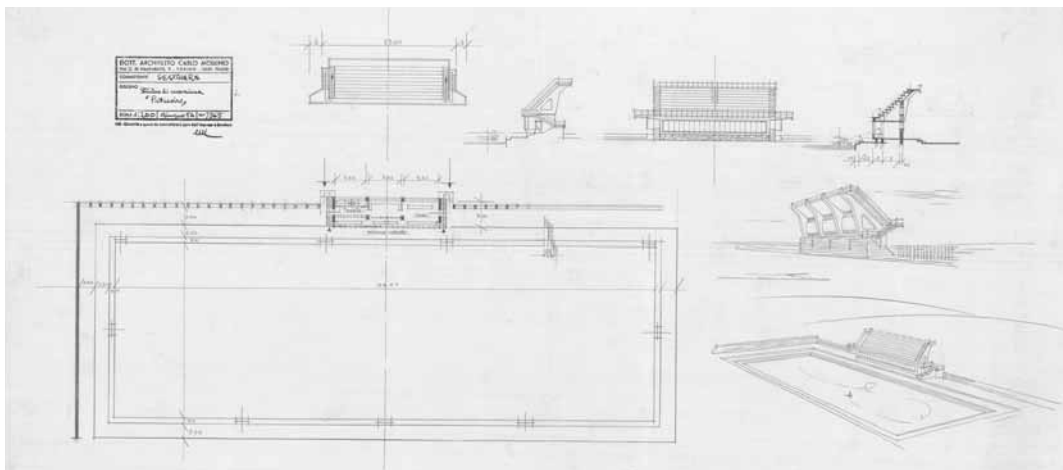
166. Lyon-Caen, *Stations...*, cit., pp. 46; 86.

167. Intervista a Giovanni Bo, 29 gennaio 2019.

168. Le prime lettere scambiate fra Giovanni Bo e Vittorio Bonadè Bottino circa l'Aquilone risalgono al 1966 (MET, fondo Fiat Engineering, T397, cartella 68).

169. Lett. Prot. 4978/7274 del 24 ottobre 1973.

170. Condominio Monterotta 2° (MET, fondo Fiat Engineering, T398, cartella 82); Condominio Monterotta 3°, 1970 (MET, fondo Fiat Engineering, T400, cartella 97).



l'acciaio¹⁷¹ come materiale portante, soluzione inusuale che conferisce trasparenza e agilità all'insieme. L'ingresso, concepito come una soglia panoramica, incornicia il paesaggio¹⁷² e ne restituisce una visione *costruita*, mentre al suo interno lo spazio coperto funge da luogo di incontro per i residenti. Le automobili accedono invece da via La Gleisa, separando in modo netto i flussi pedonali da quelli carrabili. Il corpo degli appartamenti, completamente nascosto a chi percorre via Monterotta, si sviluppa a cascata al di sotto del piano strada, secondo una concezione di ascendenza francese, simile a quella del Concanave. Questo modello trova precedenti nei complessi di Arc 1600, come Le Versant Sud e La Cascade (1969-1971) di Charlotte Perriand, Gaston Regiraz e Guy Rey-Millet, a loro volta ispirati al sanatorio di Guébriand – La Clairière (1932-1933) – di Pol Abraham e Henry Jacques Le Môme¹⁷³. La facciata dell'Aquilone, che riprende solo in parte l'andamento della ripa, mostra un debito nei confronti dell'opera urbanistica di Laurent Chappis, in particolare per Les Menuires e Biellmonte (1973-1976)¹⁷⁴. Le superfici, in metallo e legno, disegnano fronti scuri da cui emergono terrazze ottenute sfruttando la disposizione a gradoni. A differenza del Concanave, Bo non replica fedelmente l'orografia: la modifica orientando l'edificio

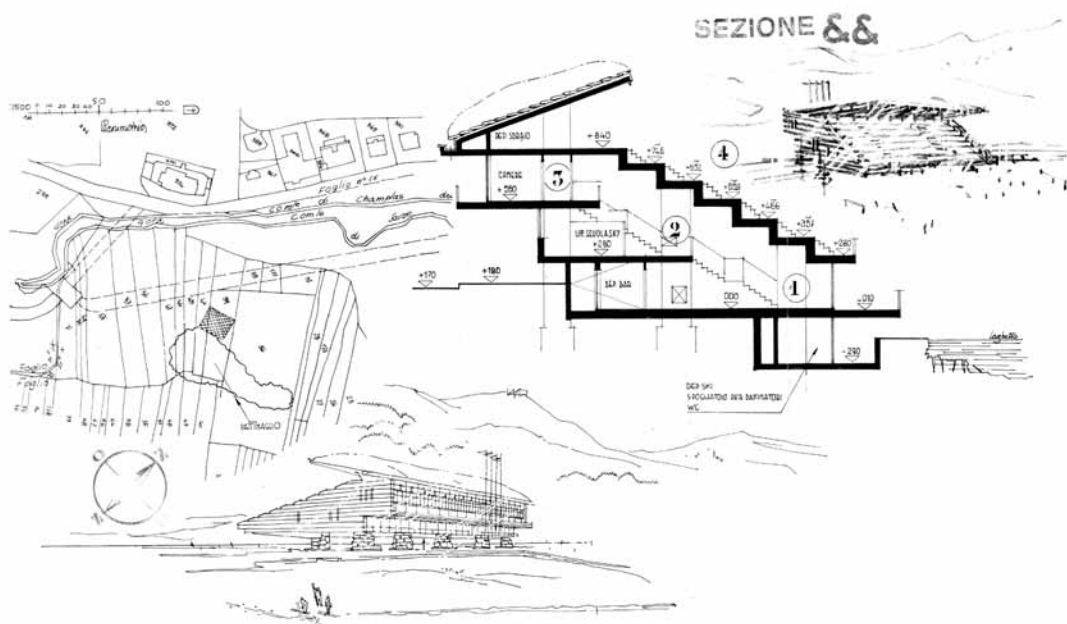
C. Mollino,
Studio di
massima
"Patinoire,
Sestriere",
giugno 1954
(ARG-MC).
Per gentile
concessione
dell'Agenzia del
Demanio, Fondo
Carlo Mollino
conservato
al Politecnico
di Torino,
Sezione Archivi
Biblioteca
"Gabetti"

171. Al momento della sua costruzione è l'unico edificio a struttura metallica costruito a Sestriere. Giovanni Bo sostiene di essere stato contattato da Renzo Piano quando questo ha voluto costruire il Kandahar proprio con uno scheletro d'acciaio.

172. Il primo progetto del 1966 era completamente diverso da quello attuale. In pianta ha la forma di un aquilone, un rombo, ma tutto l'edificio ha un'impostazione più semplice, ed è costruito sopra il livello della strada per cinque piani fuori terra.

173. J-F Lyon-Caen (a cura di), *Montagnes, territoires d'inventions*, École d'architecture de Grenoble, Grenoble 2003, pp. 38-9.

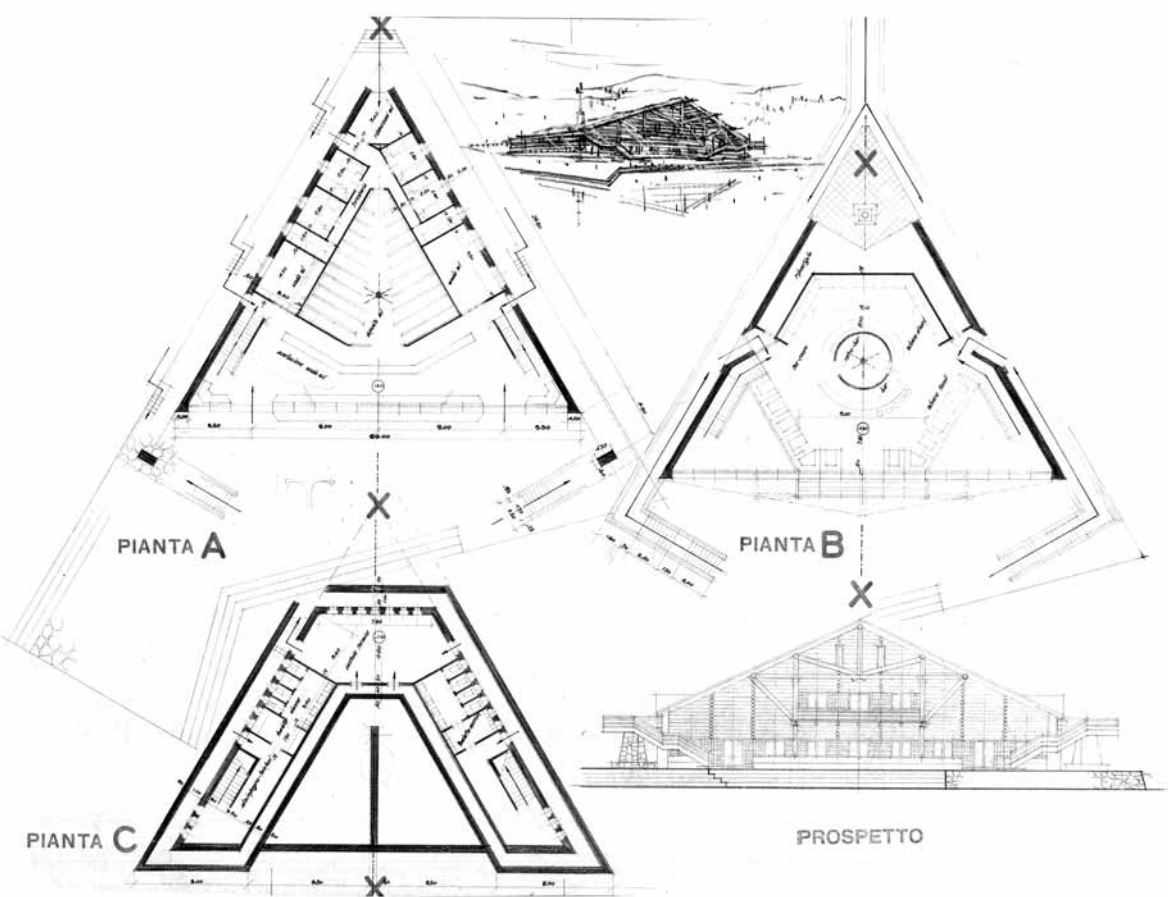
174. Révil, *L'Anarchitecte...*, cit., pp. 98, 176.

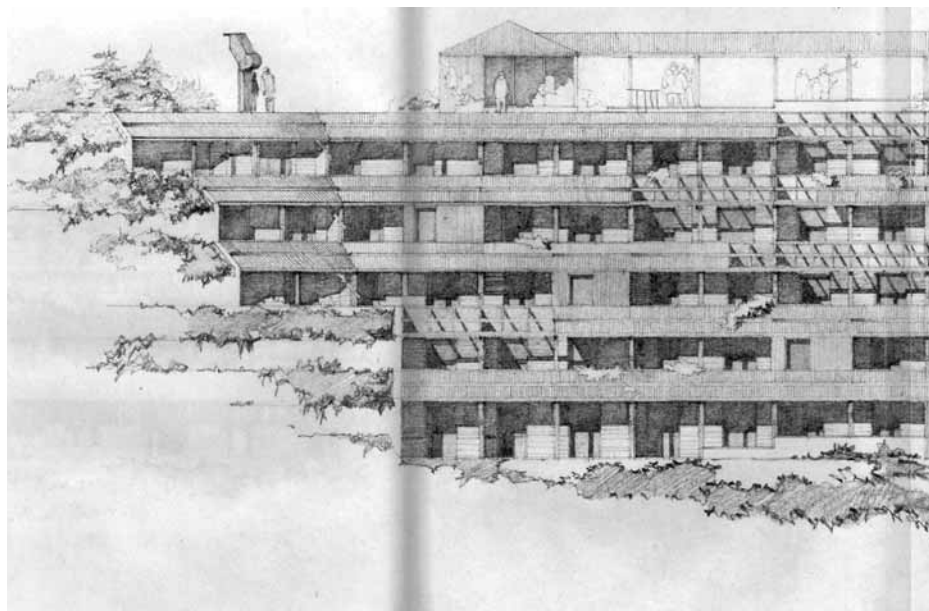


C. Mollino, Edificio scuola Ski, versione 1, 1966 (ARG-MC)

Nella pagina seguente: C. Mollino, Edificio scuola Ski, versione 2, 1966 (ARG-MC)

Per gentile concessione dell'Agenzia del Demanio, Fondo Carlo Mollino conservato al Politecnico di Torino, Sezione Archivi Biblioteca "Gabetti"





verso il Delfinato, cioè verso la parte non antropizzata del paesaggio. L'architettura diviene così una macchina per dirigere lo sguardo verso la natura, lontano dal costruito. La ripa verso il centro di Sestriere viene piantumata, garantendo privacy agli abitanti.

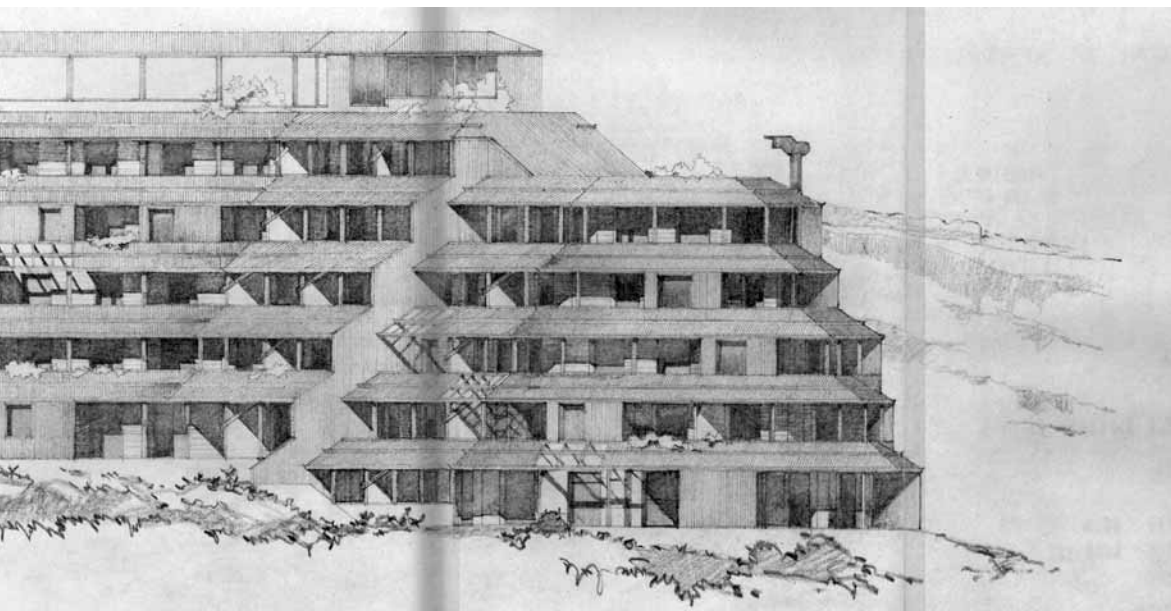
Il Concanave (Gabetti, Isola e Guido Drocco, 1976-1980) si estende per oltre 170 metri, seguendo la pendenza del pendio con una facciata "a salti", in modo che non si formino fronti verticali superiori a un piano¹⁷⁵ – principio ripreso in successive esperienze, come quelle per l'Elba (1974-1994). Il progetto, presentato il 23 gennaio 1976¹⁷⁶ e approvato nel luglio dello stesso anno, viene realizzato dall'impresa Maciotta tra il 1977 e il luglio 1980¹⁷⁷. Anche qui il punto di partenza è il tetto-terrazzo¹⁷⁸ al livello della strada, che consente un ingresso trasparente e al contempo nasconde il volume principale sotto il piano di percorrenza. A questo livello si trovano i negozi (poi dismessi), una galleria di collegamento, l'accesso ai corpi scala, una serra d'inverno e una grande terrazza

175. Sestriere, Maciotta Concanave, relazione (AGI).

176. Licenza edilizia, 1976 (ASC, pratiche edilizie anno 1976).

177. Intervista a Ernesto Massobrio (Impresa Maciotta) del 18 febbraio 2021.

178. R. Gabetti e A. Isola, Progetto di casa ad uso abitazione inclusa nel piano di lottizzazione in zona Plagnols via Monterotta, s.d. (MET, fondo Fiat Engineering, T404).

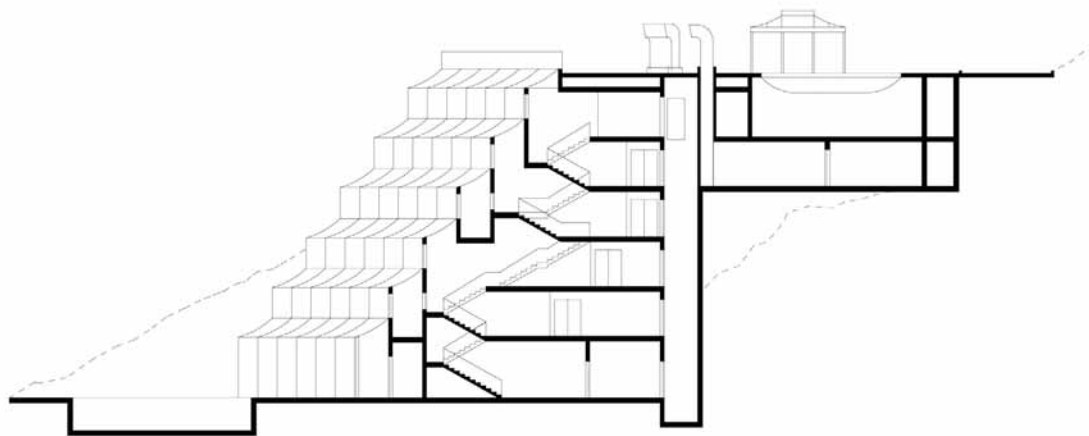


affacciata sulla valle. L'interno è servito da due percorsi¹⁷⁹, uno carrabile e uno pedonale, che collegano rispettivamente i garage e le scale comuni. A differenza dell'edificio di Bo, dove il parcheggio è coperto da una superficie verde, qui i garage sono raggiungibili da via Monterotta attraverso un ingresso che evoca volutamente l'imbocco di un traforo alpino. Gli architetti stanno dunque giocando consapevolmente con l'immaginario dell'ingegneria di montagna e dell'automobile e, di conseguenza, con i simboli fondativi di Sestriere. Anche le balaustre delle terrazze al piano strada, realizzate con guard-rail, riprendono tale tema. Le facciate alternano legno di abete, ferro zincato e metacrilato¹⁸⁰, materiali che dialogano con il paesaggio e attenuano l'impatto visivo dell'edificio. Sul lato sud-ovest, i terrazzamenti in pietra proseguono le linee murarie, simulando una crescita organica dal terreno. Questa modalità d'inserimento, già teorizzata da Isola e Gabetti nel progetto per il Club Med (1973), si distingue però per un diverso rapporto con il suolo: mentre nel Club Med la volumetria genera una convessità artificiale, nel Concanève segue fedelmente la morfologia naturale, aprendo ampie visuali sulla valle –

G. Bo,
L'Aquilone
[1970] (MET,
T404)

179. M. Bonino e S. Mukerjee, *Gabetti & Isola al Sestriere*, in «Abitare», 2013: <https://www.abitare.it/it/blog-it/italian-architecture/2013/05/12/gabettiisola-al-sestrierebonino-e-mukerjee/> (ult. cons. 26 giugno 2026).

180. R. Pedio, *Residenze e servizi a Plagnols, Sestriere*, in «L'Architettura. Cronache e Storia», 1982, 322-3, pp. 544-57.



G. Viale,
Ridisegno della
sezione del
Concanave,
basato su
documenti MET
(T404)

Nelle pagine
seguenti:
A. Isola,
Concanave,
s.d., acquerello
(AGI)

in contrapposizione all'approccio introverso di Talponia (1968-1971)¹⁸¹. Gli appartamenti, di superficie variabile tra 20 e 100 m², comprendono duplex e simplex. I duplex, situati sotto il livello dei patii, presentano al piano inferiore la zona giorno con terrazzo e al superiore le camere; i simplex occupano i tre piani inferiori. Il complesso si configura come una residenza di lusso: l'acquisto di un appartamento include quote proporzionali per l'uso degli spazi comuni del Club sportivo, con palestra, piscina, solarium, sauna e sala giochi¹⁸². Dentro il complesso si trova anche il ristorante Colombière¹⁸³ arredato dagli stessi Gabetti e Isola. Il Concanave incarna così la piena attuazione del modello di turismo residenziale anticipato da Casalegno con lo Ski-Golf nei primi anni Cinquanta mentre il felice inserimento paesaggistico dell'edificio vale ai due architetti un ampio riconoscimento. Paolo Portoghesi nel 1982¹⁸⁴ ne elogia la capacità di unire «sapienza tecnica, coscienza del nuovo e memoria del passato», leggendo nel complesso la materializzazione delle curve di livello, «una cortese violenza sullo scenario, insinuata in punta di piedi». L'effetto mimetico è accentuato dal legno di abete, che si fonde con i colori del colle, e dal metacrilato, che riflette la luce alpina in molteplici sfumature.

181. C. Olmo, *Gabetti e Isola: architetture*, Allemandi, Torino 1993, pp. 41-2.

182. Intervista a Ernesto Massobrio (impresa Maciotta) del 18 febbraio 2021.

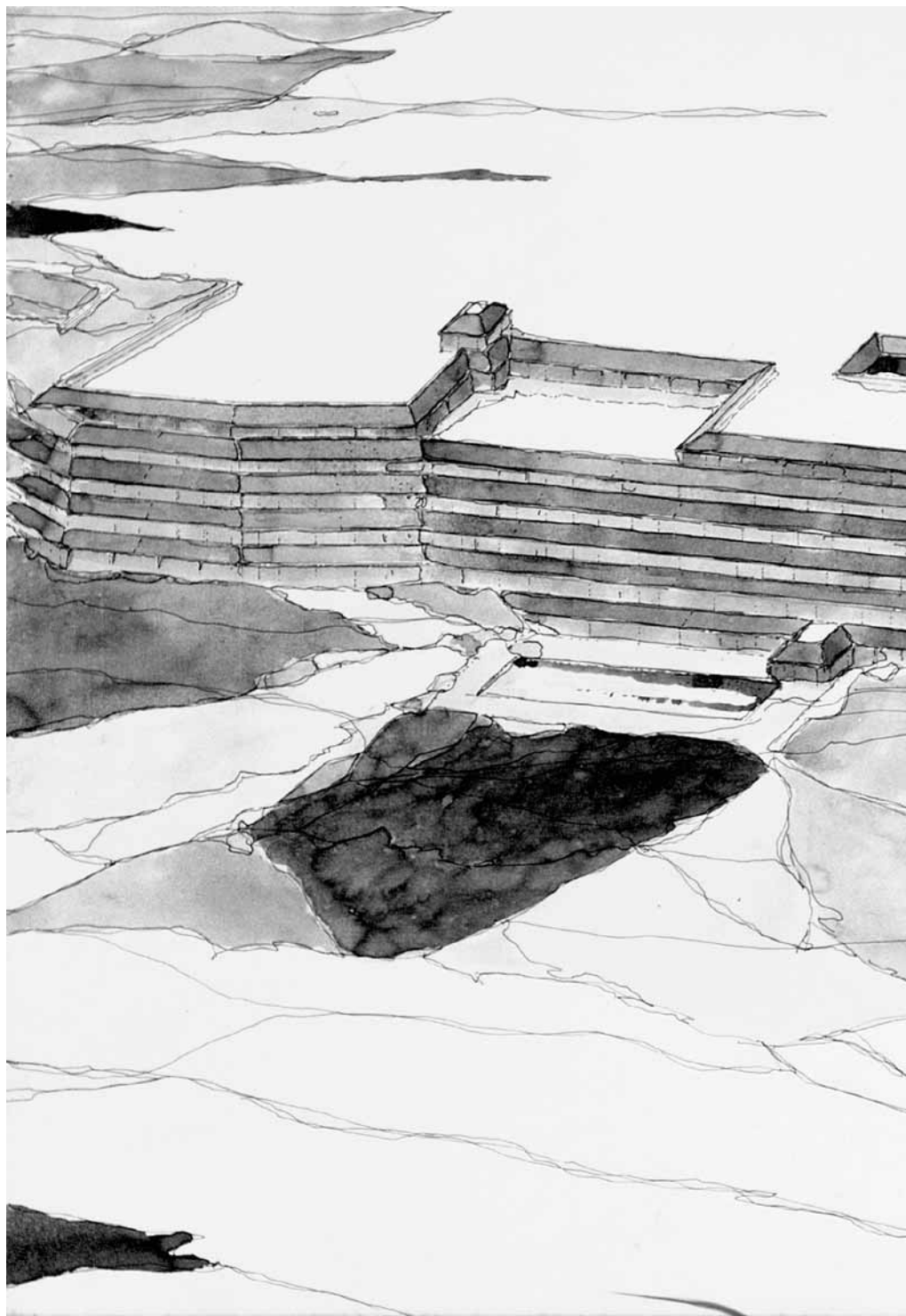
183. Esso prende il nome da un fuoripista tra Cesana e Oulx; cfr. Intervista a Ernesto Massobrio (impresa Maciotta) del 18 febbraio 2021.

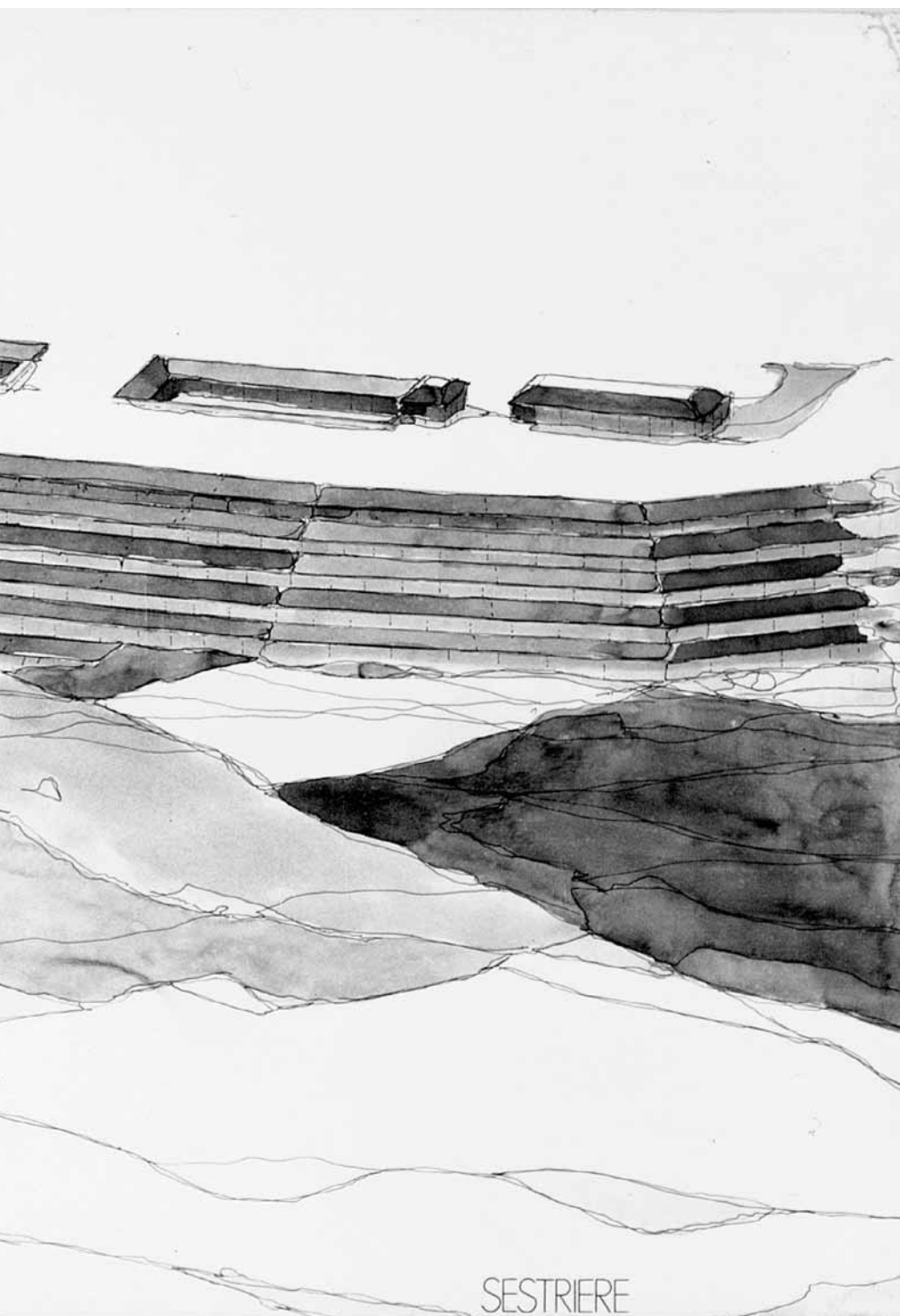
184. P. Portoghesi, *La passione della notte / Stone and glass crescent (condominiums at Sestriere)*, in «Domus», 1982, 625, pp. 20-4.

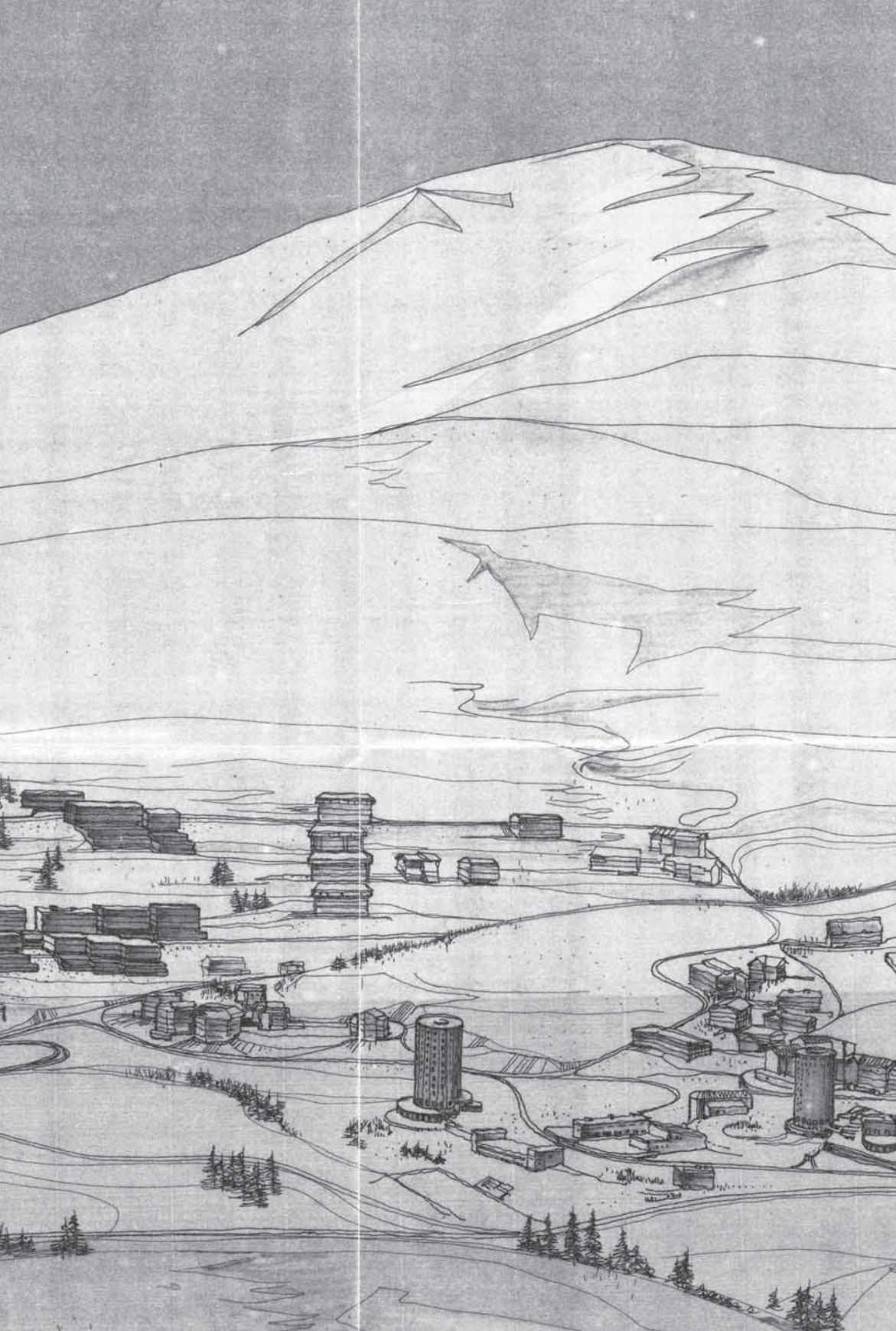
Nella zona del Plagnols, tra la fine degli anni Sessanta e i primi Settanta, sorgono numerosi altri condomini di grandi dimensioni – il Concabianca¹⁸⁵, il Quadrifoglio di Riccardo Grassi e Giovanni Garbaccio per la Setis S.a.s. (1974-1981) e il Du Soleil e Antares, entrambe opere di Bruno Foà costruite in via Gleisa tra il 1975 e il 1981¹⁸⁶ – ma nessuno di essi instaura un rapporto altrettanto consapevole con il terreno. In questi casi solo i piani delle autorimesse sono parzialmente interrati, mentre i volumi abitativi si elevano su terrapieni artificiali, così come era stato consueto fare nella zona del Colle. Le opere di Bo e di Gabetti e Isola rappresentano dunque l'ultima significativa discontinuità architettonica del periodo: un tentativo colto e critico di ripensare il condominio di montagna, il suo rapporto con il paesaggio e con il fruitore frutto di una nuova stagione di Sestriere, quella del comprensorio sciistico. Si tratta di un'architettura che, come scrive Portoghesi, esercita una «cortese violenza»: discreta nei materiali, ma ineludibile nella presenza. L'Aquilone, con la sua struttura metallica – la prima a Sestriere –, si oppone al dominio del calcestruzzo armato, offrendo un'interpretazione leggera e raffinata dell'ancoraggio al suolo.

185. Piano di Lottizzazione di Plagnols, 1971 (MET, fondo Fiat Engineering, T399). Conca Bianca è suddivisa in tre edifici costruiti tra il 1971 e il 1974 da Maciotta. L'edificio A è progettato dall'ingegner Baldizzone per Segim e Saes, il B da Radic per Saes, e il C da Luzi per Saes e Lina Cravario.

186. ACS, Pratiche Edilizie 1965.







CONCLUSIONI

La montagna fabbricata: tra utopia industriale e realtà del turismo di massa

L'esperienza di Sestriere costituisce uno degli episodi più emblematici e complessi della modernizzazione del paesaggio alpino nel Novecento, non soltanto per la radicalità dell'intervento, ma per la natura stessa del progetto, interamente concepito come operazione industriale. L'iniziativa della famiglia Agnelli, in piena crisi del 1929, traduce in forma architettonica, urbanistica e infrastrutturale l'idea che la montagna potesse diventare un prolungamento della città produttiva, una sua proiezione sperimentale, e insieme, un laboratorio di innovazione economica, sociale e tecnologica nonché un potente strumento di promozione per la mobilità privata e per l'acquisto delle automobili Fiat. Fin dalle sue origini, la stazione manifesta un carattere programmaticamente moderno: non luogo di evasione ma di organizzazione del tempo libero, non rifugio ma macchina turistica e luogo di nuovi consumi. La pianificazione del territorio, la selezione dei materiali, la standardizzazione dei modelli edilizi e l'efficienza degli impianti di risalita rispondono a una logica produttiva che assimila l'organizzazione turistica a quella industriale e che anticipa di decenni le tendenze internazionali dello *ski-total*. L'architettura, in questa prospettiva, non assume una funzione puramente rappresentativa, ma diventa parte integrante di un sistema economico fondato sul controllo, sulla serialità e sull'anticipazione dei bisogni di consumo. Il ruolo dell'ingegnere Vittorio Bonadè Bottino risulta in questo senso centrale: la sua opera restituisce una visione della montagna non più come luogo pittoresco o di contemplazione, ma come paesaggio tecnico e infrastrutturato, pienamente inserito nelle logiche della modernità,

Nella pagina precedente:
F. Ceschi, E. Tonca e G. B. Castagnetta, Piano particolareggiato del Quartiere Plagnols, 1969 (MET, 1573)

come mai lo si era concepito prima di allora. Così, la verticalità delle sue torri, la composizione per volumi puri e l'uso del cemento armato traducono in termini formali l'ideologia del progresso e del dominio della tecnica sulla natura.

Nel corso degli anni Trenta vengono redatti i primi piani urbanistici di Sestriere, concepiti con l'idea che i potenziali acquirenti sarebbero stati membri della grande borghesia o aristocratici. I progetti, databili tra il 1932 e il 1937, restituiscono un'immagine di Sestriere ben più articolata rispetto a quella, interamente razionalista, tramandata dalla storiografia. La località viene infatti immaginata come una sorta di città-giardino alpina, composta da un centinaio di villini unifamiliari talvolta spiccatamente moderni, talvolta tradizionali: le strade, disegnate con andamento curvilineo, conducono al singolo lotto dotato di giardino privato e, immancabilmente, a una rimessa per automobili affacciata sulla strada. Il ruolo dell'automobile, simbolo della modernità e della libertà individuale, fin dall'inizio al centro della costruzione dell'identità del luogo, viene così nuovamente ribadito. Il contratto di vendita dei terreni della Società Anonima Esercizi Sestriere impone a ogni costruzione un carattere "alpino", da realizzarsi attraverso l'impiego di rivestimenti in pietra e legno. La società, controllata dagli Agnelli, esercita quindi un rigido controllo sull'aspetto estetico dei manufatti privati, promuovendo un linguaggio architettonico molto spesso sorprendentemente distante da quello delle torri e degli edifici razionalisti del nucleo centrale e facendosi tramite con architetti e ingegneri che hanno in mano i progetti. Questo controllo capillare non si traduce tuttavia in piani regolatori ufficiali: la società ritiene superfluo un riconoscimento formale, poiché tutti i terreni edificabili appartengono a un unico proprietario, l'Esercizi Sestriere stessa. Il Comune procrastinerà la redazione di un vero e proprio piano regolatore generale fino al 1957, anno in cui tale strumento diverrà obbligatorio per legge. L'assenza di un piano pubblico conferma la natura privata del progetto urbano e la singolare coincidenza tra potere economico e governo e amministrazione del territorio.

Emerge in filigrana, quasi come antinomia, l'esemplare esperienza di pianificazione novecentesca in area alpina del Piano per la Valle d'Aosta promosso da Adriano Olivetti nella seconda metà degli anni Trenta (1936-1937). Il piano olivettiano si fonda su uno studio analitico esteso e sistematico della regione, condotto per mezzo di indagini sull'ambiente naturale, sul tessuto economico e sociale (con l'obiettivo esplicito di combattere lo spopolamento montano), su dati statistici e sui rapporti con il resto del Paese. Il piano non viene riconosciuto da Mussolini ma neppure dai Ciam (di cui erano parte i suoi estensori), anche se gli studi preliminari si collocano consapevolmente nel dibattito urbanistico

internazionale, debitori in particolare delle teorie della città funzionale discusse al IV Congresso Ciam di Atene e anticipate al V Congresso di Parigi del 1937¹. Diversamente da quanto avviene a Sestriere, il Piano della Valle d'Aosta² è un'opera corale, affidata a un gruppo articolato di architetti e specialisti – tra cui urbanisti, fotografi e scalatori – chiamati a restituire una lettura quanto più possibile completa e sfaccettata dello stato di fatto. Anche i progetti per le singole stazioni alpine sono il risultato di un lavoro collettivo: basti ricordare il piano per Courmayeur di Luigi Figini e Gino Pollini, o quelli di Ludovico Barbiano di Belgiojoso e Piero Bottoni per la conca del Breuil o per la «stazione di masse» di Pila di Gian Luigi Banfi, Enrico Peressutti ed Ernesto Nathan Rogers.

Sestriere, al contrario, è parte di una strategia privata implicita – quindi non formalizzata – anche se connette la città industriale dell'automobile alla valle d'origine della famiglia Agnelli attraverso una rete di infrastrutture, sanatori e opere di servizio; non presuppone un piano – inteso come strumento politico di conoscenza, analisi, pianificazione e costruzione del territorio (che regola la negoziazione del mercato fondiario) –, fino agli anni Sessanta e Settanta e ai piani di Laurent Chappis per Sestriere e la Via Lattea. Nei progetti degli anni Trenta mancano studi preliminari strutturati, i dati raccolti sono pochi e approssimativi; i piani redatti in questo periodo non vengono mai approvati, rimandando inesorabilmente l'elaborazione di veri strumenti regolatori per decenni. Una pianificazione frammentaria che sembra ignorare strategicamente l'importanza di una visione territoriale coerente e di lungo periodo non può che sottrarsi a ogni esplicita occasione di teorizzazione. In questo senso, il confronto con il Piano per la Valle d'Aosta mette in evidenza due modelli quasi opposti di intervento sulla montagna: da un lato un progetto regionale chiaro e unitario, mosso da una concezione corporativa dell'urbanistica³; dall'altro un'operazione fortemente accentrata, affidata *de facto* a un unico progettista e strettamente subordinata alle

1. G. Ciucci, *Le premesse del Piano regolatore della Valle d'Aosta*, in *Costruire la città dell'uomo. Adriano Olivetti e l'urbanistica*, a cura di C. Olmo, pp. 55-82. Nello stesso volume si veda C. Olmo, *Un'urbanistica civile, una società conflittuale*, pp. 5-19.

2. A. Olivetti, *Il piano regolatore della Valle d'Aosta*, Edizioni di Comunità, Torino 2011 (1943). Cfr. De Rossi, *La Costruzione delle Alpi...*, cit., p. 143. P. Marconi, *Il Piano Regolatore della Val d'Aosta, Direzione ing. Adriano Olivetti. Architetti Banfi, Belgiojoso, Bottoni, Figini, Peressutti, Pollini, Rogers*, in «Architettura», 1937, p. 667. G. Ciucci, *Le premesse del Piano regolatore della Valle d'Aosta*, in C. Olmo, *Costruire la città dell'uomo. Adriano Olivetti e l'urbanistica*, Edizioni di Comunità, Torino 2001, pp. 55-82. L. Figini e G. Pollini, *Piano regolatore della Valle d'Aosta*, in «Casabella», 1936, maggio, pp. 4-11. P. Bottoni, *Urbanistica, Quaderni della Triennale*, Hoepli, Milano 1938, pp. 135-8. J. P. Sabatou, *Le Plan Régional de la Vallée d'Aoste*, in «L'Architecture d'Aujourd'hui», 1939, 4, pp. 78-84.

3. Ibid.

esigenze e alle priorità della famiglia committente. Non si può escludere che, almeno in una fase iniziale, l'iniziativa assumesse i tratti di un vero e proprio *divertissement* per i membri più giovani della famiglia, mentre soltanto Giovanni Agnelli ne aveva colto con lucidità i potenziali ritorni economici.

Nel dopoguerra, la gestione della stazione di Sestriere da parte della famiglia Agnelli e delle società collegate assicura la continuità di un modello di sviluppo immobiliare che privilegia la dimensione imprenditoriale rispetto a quella pubblica. Tuttavia, il quadro muta radicalmente nel secondo dopoguerra: con la morte di Edoardo Agnelli (1935) e di Giovanni Agnelli (1945), e soprattutto con l'avvento del boom economico, le energie della famiglia si concentrano sull'espansione internazionale della Fiat e sulla gestione delle sue partecipazioni industriali. Sestriere viene così a svilupparsi in modo più autonomo, progressivamente affrancato dallo stretto controllo della famiglia. La località diventa un caso esemplare di seconda modernità alpina: un territorio che, pur nato come impresa unitaria, evolve secondo dinamiche immobiliari e turistiche proprie del capitalismo maturo che si piega alle esigenze della nuova società emersa dal secondo conflitto mondiale. I piani elaborati negli anni Cinquanta accantonano quindi quasi del tutto l'idea originaria di una città-giardino di villini destinata alle famiglie della grande borghesia industriale, e si rivolgono invece a un nuovo gruppo di potenziali acquirenti: impiegati, professionisti, piccoli e medi imprenditori. I piani di sola lottizzazione prima e regolatori poi, affidati a ingegneri e tecnici della casa madre, cercano di mantenere innanzitutto il controllo sulla rendita fondiaria e solo in seconda battuta sulla forma urbana, confermando Sestriere come un caso di urbanistica privata. Nel 1951 viene redatto un nuovo piano di lottizzazione che segna il passaggio definitivo dal villino unifamiliare al condominio. Dopo qualche esitazione sulla tipologia della casa a schiera, il condominio emerge come soluzione intermedia tra l'albergo e la proprietà individuale, offrendo il comfort di una seconda casa a costi più contenuti. Man mano che gli alloggi si comprimono, gli spazi collettivi si dilatano: sale lettura, salette cinema, saloni per feste e sale giochi per bambini riproducono le atmosfere del soggiorno alberghiero, rendendo il condominio un luogo ibrido tra la casa e l'hotel. Nei dépliant illustrati – come quelli disegnati da Bordogna – questi ambienti vengono ampiamente valorizzati: rappresentano l'elemento distintivo che conferisce al singolo appartamento lo status di bene di lusso accessibile. In questa fase quasi tutti i protagonisti della scena architettonica torinese firmano almeno un progetto per Sestriere: Casalegno, Albertini, Dolci, Bordogna, Hutter, Grassi, Jaretti e Luzi. I loro disegni circolano tra le scrivanie del municipio, quelle dell'Esercizi Sestriere e degli uffici tecnici Fiat.

I tecnici della casa automobilistica, spesso presenti anche negli organi comunali e nella società di gestione, esercitano un controllo continuo sull'intero processo edilizio – dalla redazione dei piani regolatori e delle lottizzazioni fino all'approvazione dei singoli progetti –, mosso più dalla necessità di tutelare il valore fondiario dei lotti ancora da vendere che da una reale aspirazione alla qualità architettonica. I confini tra pubblico e privato rimangono così volutamente sfumati, riflettendo una gestione del territorio saldamente accentrata nella galassia Fiat. Nel frattempo, la Sestriere degli anni Cinquanta e Sessanta si conferma il palcoscenico della mondanità internazionale. Le fotografie delle riviste immortalano sulle sue piste star dello sport e del cinema, principi, contesse e persino l'Aga Khan: l'appartamento a quota 2.000 diventa un vero e proprio *status symbol*.

Eppure, dietro questa immagine scintillante si nasconde una crisi latente. Il progressivo esaurirsi del modello di integrazione tra industria e turismo rivela la fragilità economica di un sistema fondato quasi esclusivamente sulla vendita dei terreni. La densità edilizia crescente e l'aspetto disordinato del nuovo abitato suscitano le critiche di Vittorio Bonadè Bottino e della Soprintendenza, che denunciano la perdita di coerenza del disegno originario. Inoltre, il modello economico che aveva garantito grandi profitti alla società nei decenni precedenti – con la vendita dei terreni ai costruttori –, si rivela nel tempo poco sostenibile: i condomini privati non generano flussi continui di reddito alla Società Anonima e gli acquirenti, più propensi a trascorrere le vacanze in modo autonomo, riducono la frequentazione dei ristoranti e dei servizi locali. La stazione, sebbene appaia sulle riviste come un luogo di successo, entra in una fase di difficoltà economica esacerbata da una spietata concorrenza delle nuove stazioni *ski-total* francesi, appena aldilà del confine. È il segno che il sogno della città moderna per le masse di sciatori, nato come esperimento di pianificazione industriale, si trova a fare i conti con la realtà effettiva del turismo di massa e con la trasformazione del modo di abitare la montagna nel secondo Novecento.

Negli anni Settanta, il passaggio dalla scala dell'impianto urbano a quella del sistema territoriale – con l'ideazione della Via Lattea – segna l'apertura di un nuovo orizzonte, nel quale diviene imprescindibile operare in una logica di rete con le altre stazioni sciistiche, al fine di garantire la competitività e, in prospettiva, la stessa sopravvivenza di Sestriere. A scala architettonica, i complessi del Concanève e del concorso Club Med, concepiti secondo logiche aggregative e megastrutturali, testimoniano l'influenza dei modelli francesi del turismo massificato, ma anche la volontà di affrontare il tema del paesaggio in chiave inedita. L'espansione della stazione oltre il nucleo originario accentua il progressivo

indebolimento della sua coerenza morfologica e simbolica, segnando l'avvio di un processo di decostruzione della sua identità razionalista: ai volumi puri delle torri si contrappongono progressivamente edifici “a cascata”, disposti secondo le curve di livello e orientati a una maggiore integrazione paesaggistica, nel tentativo di attenuare l'impatto visivo e di ricercare una mimesi con il contesto naturale. In questo quadro di progressivo slittamento linguistico e tipologico, l'esperienza di Grangesises (1977-1986)⁴, realizzata a meno di due chilometri dal centro di Sestriere, introduce un vero e proprio contro-discorso: non più la rarefazione modernista né l'ibridazione mimetica degli edifici a cascata, ma il ritorno a una scala minuta, alla matericità della pietra e del legno, alla costruzione di un'immagine insediativa che si richiama esplicitamente alla memoria vernacolare alpina. Un paradigma che finirà per orientare, direttamente o indirettamente, molti degli interventi condotti negli ultimi quarant'anni a Sestriere Colle. Tale inversione di tendenza riflette un mutamento più ampio nella percezione del paesaggio alpino e nei paradigmi culturali della modernità, ormai segnata dalla crisi delle grandi narrazioni industriali.

Nonostante ciò, Sestriere conserva un ruolo emblematico nella storia dell'architettura italiana del Novecento, dove l'eredità del moderno continua a prevalere in modo netto su quella vernacolare, come già osservava Carlo Mollino nel 1973, in occasione del concorso per il Club Med. Sebbene l'arco cronologico affrontato da questa ricerca copra circa metà della “vita” della stazione, e malgrado le trasformazioni dovute al boom edilizio, la modernità – nelle sue molteplici declinazioni – resta la cifra distintiva del costruito. Le due torri razionaliste rimangono tuttora i simboli più riconoscibili della località, esattamente come erano state concepite negli anni Trenta: anche durante le Olimpiadi invernali del 2006 esse figurano come unica, inconfondibile icona di Sestriere⁵. Non sorprende, quindi, che l'area immediatamente circostante alle torri sia quella in cui l'eredità del razionalismo ha esercitato l'influenza più profonda sui progetti contemporanei. Rimasta incompleta fino ai primi anni Duemila, questa porzione di stazione è stata oggetto, a partire dagli anni Ottanta, di una fitta sequenza di interventi di restauro e riuso, mirati a valorizzare i primi edifici della cosiddetta «Vecchia Sestriere». In questo contesto, l'impresa Maciotta converte in residenze di lusso i due fabbri-

4. P. Triscioglio, *Complesso Residenziale a Grangesises, 1977-1986*, in E. Tamagno, *L'intervento di ricostruzione di Grangesises*, in «Atti e rassegna tecnica», 1988, gennaio-febbraio.

5. G. Canu, Sestriere olimpica, cartellone pubblicitario, 2006 (ACAI, MTUR-0906, cassetto 16[67]).



cati ai piedi della torre Duchi d'Aosta, su via Possetto⁶: il più piccolo, un tempo cabina elettrica; il maggiore, utilizzato in epoche diverse come alloggio per dipendenti Saes e come sala cinematografica. Negli stessi anni, Umberto Agnelli acquista il Portico progettato da Mario Passanti per destinarlo a residenze, ancora una volta con lavori affidati alla Maciotta. Anche la storica sede comunale, in precedenza riconvertita a uso abitativo Saes, viene restaurata in questo periodo, segnando la volontà di ridare dignità architettonica al nucleo originario. L'area che circonda la «Vecchia Sestriere» diventa così un banco di prova per nuovi progetti chiamati a misurarsi con la preesistenza razionalista, cercando un equilibrio tra continuità e aggiornamento del linguaggio moderno. A poca distanza temporale, il concorso internazionale di idee per l'area Duchi, bandito da Fiat nel 1993⁷, vede la vittoria del progetto firmato da Alberto Rolla, Paolo Zermani, Christian de Portzamparc e Giorgio Rosental⁸: una lunga struttura lineare, concepita come nuovo basamento della torre Duchi, segue con andamento astratto e geometrico la morfologia della conca. Poco dopo, in occasione dei Campionati Mondiali

6. Interviste a Ernesto Massobrio (febbraio 2021 e maggio 2022) e Tiziana Nasi (maggio 2022).

7. MET, fondo Fiat Engineering, D13706.

8. F. Cellini, *Progetti nel paesaggio umbro*, in «Casabella», 1995, 623, pp. 14-5.

di sci alpino del 1997, Chiantarello e Luzi⁹ realizzano il Villaggio degli Atleti, che cita le forme delle torri all'interno di un edificio a corte chiusa. Infine, in vista delle Olimpiadi del 2006, il gruppo PTFV Architetti progetta un ampio complesso residenziale, articolato in volumi minori che si adattano alla morfologia del pendio e riprendono la facciata a gradoni introdotta dal Concanève. Anche in questo caso l'edificio si inserisce nella conca con discrezione, senza generare emergenze formali: il riferimento è agli anni Trenta, ma il linguaggio sembra ispirarsi più alla semplicità delle architetture minori – come gli alloggi Saes o la cabina elettrica¹⁰ – che non all'iconicità monumentale delle torri. Sul versante opposto, a nord delle torri, nei primi anni Novanta Gabetti e Isola vincono il concorso ad inviti per la sistemazione di piazza Giovanni Agnelli (1990)¹¹, poi mai attuata. L'obiettivo era colmare la mancanza di un vero centro e correggere la «crescita disordinata»¹² che aveva caratterizzato la stazione. Per rispondere al problema dei venti, gli architetti immaginano una piazza porticata ispirata a quelle torinesi, ma di forma circolare e con struttura metallica. Da essa si diramano tre assi coperti: uno verso la chiesa di Sant'Edoardo, uno che scavalca la Strada Nazionale in direzione dell'ex Municipio e uno che si congiunge al Kandahar Center, in costruzione su progetto di Renzo Piano (1988-1991)¹³. Anche in questo caso, come nel progetto per il Club Med, Gabetti e Isola riprendono le geometrie circolari del primo impianto e l'idea del portico già presente sia nell'opera di Passanti sia nel centro commerciale Fraiteve di Hutter. Nel complesso, questi interventi mostrano come a Sestriere l'eredità del moderno continui a prevalere su quella vernacolare e sull'ambientismo. Le torri razionaliste restano ancora oggi l'icona visiva e simbolica della località, e i successivi interventi – da Rolla e Zermani a Gabetti e Isola, fino a Piano e Chiantarello – tentano ciascuno di dialogare con quel primo gesto fondativo, aggiornandolo alle nuove sensibilità. Nel complesso, Sestriere si conferma così come un laboratorio permanente della modernità alpina, dove ogni tentativo di inserire un linguaggio rustico o vernacolare appare incongruo rispetto alla scala e all'identità originaria.

9. J.-P. Chiantarello e E. Luzi (e associati), Villaggio degli Atleti, Sestriere, 1996 (APEL).

10. Cfr. Pianta nel Dépliant del Le Droit du Col, s.d. (MET, fondo Fiat Engineering, T349, cartella 29).

11. Gabetti e Isola vincono al Sestriere, in «Casabella», 1991, 581, p. 32. Si vedano anche gli elaborati grafici in Studio Baietto Battiato Bianco, Piazza Giovanni Agnelli a Sestriere (TO): https://www.baiettobattiatobianco.com/portfolio_page/piazza-giovanni-agnelli-a-sestriere-to/ (ult. cons. 26 giugno 2026).

12. Ibid.

13. Kandahar, fotografie di cantiere, 30 maggio 1990 (MET, fondo Fiat Engineering, D13708).

In definitiva, Sestriere rappresenta un caso esemplare della modernizzazione turistica italiana. Nata come impresa industriale, la stazione assume fin dall'origine il progetto come strumento di organizzazione economica e di controllo territoriale, attraverso la forma urbana e le logiche della produzione e del consumo. Proprio per questa sua natura programmatica, Sestriere consente di leggere in forma concentrata le principali trasformazioni del turismo nazionale: il passaggio dell'utenza dall'élite alla massa, la progressiva ibridazione tra iniziativa privata e funzione pubblica, lo spostamento dall'utopia pianificatrice a una crescita segnata dalla rendita fondiaria e dalla frammentazione degli interventi. Nel suo sviluppo emergono con chiarezza alcune costanti strutturali del turismo italiano: la debolezza della pianificazione pubblica, la sovrapposizione tra interessi economici e poteri decisionali, la dipendenza da modelli esterni, la difficoltà di costruire una visione territoriale di lungo periodo. In questo senso, Sestriere non costituisce un'eccezione, ma una sintesi particolarmente leggibile di tali dinamiche.

La sua parabola – dall'esperimento industriale degli anni Trenta alla città del boom, fino alle trasformazioni connesse ai grandi eventi e alle successive rielaborazioni del moderno – restituisce in scala alpina l'evoluzione del rapporto tra montagna, mercato e tempo libero nel Novecento. Ma a quasi un secolo dalla sua fondazione, Sestriere continua a mostrare insieme la forza e i limiti di questa modernità: la fiducia nella tecnica come promessa di progresso e la progressiva emersione delle sue contraddizioni ambientali, economiche e culturali. In questa compresenza di visione e miopia risiede la sua forza interpretativa: non modello ideale, ma chiave di lettura privilegiata della storia del turismo italiano.

BIBLIOGRAFIA

Sestriere

Sestriere nei saggi monografici

M. Comba e R. D'Attorre, *1931: orizzonte a quota 2000*, in G. Belli, F. Capano e M. I. Pascariello (a cura di), *La città, il viaggio, il turismo. Percezione, produzione e trasformazione*, Napoli 2017, pp. 1943-52.

A. De Rossi, *Sestriere, la «città Novecento della neve»*, in Id., *La costruzione delle Alpi. Il Novecento e il modernismo alpino (1917-2017)*, Donzelli, Roma 2016, pp. 211-33.

M. Comba e R. D'Attorre, *Dagli hotel en tour ai villaggi turistici*, in M. Comba (a cura di), *Maire Tecnimont. I progetti di Fiat Engineering (1931-1979)*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo, 2011, pp. 48-70.

S. Pace, *Per l'organizzazione scientifica del tempo libero, Architetture e sport a Sestriere negli anni trenta*, in G. Callegari, A. De Rossi e S. Pace (a cura di), *Paesaggi in verticale. Storia, progetto e valorizzazione del patrimonio alpino*, Marsilio, Venezia 2006.

A. De Rossi, *Le Alpi, un laboratorio per il moderno*, in Id., *Architettura alpina moderna in Piemonte e Valle d'Aosta*, Allemandi, Torino 2005, pp. 33-44.

A. Del Grande, *L'invenzione del Sestriere*, tesi di laurea magistrale, II Facoltà di Architettura, Politecnico di Torino, rel. A. De Rossi e P. G. Tosoni, 2010.

E. Dansero e M. Puttilli, *Lo sviluppo turistico di una stazione alpina emblematica: Sestriere*, in *Identità, Qualità e Competitività territoriale Sviluppo economico e coesione nei Territori alpini*, XXXI conferenza italiana di scienze regionali, Aosta 2010.

C. Banfo, *Sestrières*, in Id., *Vittorio Bonadè Bottino. Un intellettuale-tecnico nella Torino tra le due guerre*, tutor C. Olmo, tesi di dottorato, dottorato in Storia dell'Architettura e dell'Urbanistica, VI ciclo, Politecnico di Torino, 1994, pp. 51-85.

V. Marin, *Sessant'anni di trasformazioni di una importante stazione sciistica delle alpi occidentali (Sestriere), analizzati sulla base degli strumenti di pianificazione urbanistica locale*, tesi di laurea del Politecnico di Torino, rel. F. Ognibene, 1986.

P. Perotti, *Appunti per una storia della stazione invernale del Sestriere*, tesi di laurea del Politecnico di Torino, rel. M. Pozzetto, 1976.

V Triennale di Milano. Catalogo Ufficiale, Casa Editrice Ceschina, Milano 1933, pp. 194-5.

Sestriere nelle riviste di settore

G. Viale e B. Bussi, *Architetture estreme: storia e restauro del Belvedere di Sestriere a 2658 metri*, in «Artribune», 22 luglio 2022: <https://www.artribune.com/progettazione/architettura/2022/07/storia-restauro-belvedere-sestriere/> (ult. cons. 26 giugno 2026).

M. G. Bevilacqua, *The Helixes of Vittorio Bonadè Bottino: Symbolism, geometry and Architectural Types*, in «Nexus Network Journal», 2015, 2, pp. 487-506.

E. Dansero e M. Puttilli, *De Ford aux Jeux Olympiques*, in «Journal of Alpine Research / Revue de géographie alpine», 2012, 100-4.

M. Bonino e S. Mukerjee, *Gabetti & Isola al Sestriere*, in «Abitare», 2013: <https://www.abitare.it/it/blog-it/italian-architecture/2013/05/12/gabettiisola-al-sestrierebonino-e-mukerjee/> (ult. cons. 26 giugno 2026).

M. Bakker, *Gegenräume, Gegenräume. Über verdichtete Freizeitanlagen in den Alpen*, in «Werk bauen + wohnen», 2011, 9, pp. 22-9.

J. Coignard, *Turin, Rationnelle et Vertigineuse*, in «Connaissance des Arts», 2006, 635, pp. 78-87.

P. Portoghesi, *Marchio, immagine e architettura*, in «Materia», 2004, 2, p. 24.

Residencial em Sestriere; Architects: Negozio Blu, in «Architects», 2001, 53, pp. 104-9.

Hôtellerie des villes, hôtellerie des champs, in «Architecture intérieure créée», 1998, 285, pp. 106-37.

S. Giriodi, *Due opere recenti dello studio Gabetti & Isola*, in «Industria delle costruzioni», 1998, 316, pp. 4-15.

E. Moreto, *Gabetti & Isola a Sestriere: vacanze d'inverno*, in «Abitare», 1996, 351, pp. 168-74; 214.

P. Ciorra, *Complesso turistico al Sestriere: Francesco Cellini*, in «Architettura intersezioni», 1996, 3, pp. 18-23.

A.-L. Egg, *Des logements en cascade: hôtel, appartements et commerces, Sestriere, Italie*, in «Architecture intérieure-Créée», 1992, 285, pp. 120-3.

M. Gulotta e R. Robattino, *Complesso scolastico polivalente al Sestriere*, in «Industria delle costruzioni», 1992, 246, pp. 26-31.

Un centro per Sestriere, in «Industria delle costruzioni», 1992, 243, pp. 70-2.

Gabetti e Isola vincono al Sestriere, in «Casabella», 1991, 581, p. 32.

Appartementhaus in Sestriere, Piedmont / Housing in Sestriere, in «Bauwelt», 1982, 16-7, pp. 664-7.

R. Pedio, *Residenze e servizi a Plagnols, Sestrière*, in «L'Architettura. Cronache e Storia», 1982, 322-323, pp. 544-57.

P. Portoghesi, *La passione della notte / Stone and glass crescent (condominiums at Sestriere)*, in «Domus», 1982, 625, pp. 20-4.

G. Dematteis, *L'influence de Turin sur les Alpes occidentales italiennes*, in «Revue de géographie alpine», 1973, 3, pp. 371-90.

M. Pauli, *Construire en montagne*, in «L'Architecture d'Aujourd'hui», 1966, 126.

B. Janin, *Le Tourisme dans les Grandes Alpes italiennes : Bruil – Cervinia et Valtournanche*, in «Revue de géographie alpine», 1966, 2, pp. 211-64.

G. Casalegno, *Un edificio al Sestriere*, in «Edilizia Moderna», 1957, 60, pp. 71-6.

Un caffè al Sestriere, in «Metron», 1948, 29, pp. 38-9.

J.-P. Sabatou, *Urbanisme en montagne*, in «L'Architecture d'Aujourd'hui», 1939, 4, pp. 67-77.

P. Vago, *Les Hotels*, in «L'Architecture d'Aujourd'hui», 1938, 12, pp. 2-6.

MM. A. F. Duval e G. Meyer-Heine, *Territoires et stations de sports de neige*, in «Urbanisme», 1938, 61, pp. 43-72.

I. Cremona, *Cronache torinesi; la chiesa di Sant'Edoardo al Sestriere*, in «Emporium», 1937, 85, pp. 109-11.

P. Sirvin, *Les cités de sports d'hiver*, in «L'Architecture d'Aujourd'hui», 1937, 1, pp. 29-40.

Gli alberghi del Sestrières, in «Tutta l'architettura moderna», supplemento di «Case d'Oggi», 1935, 3, pp. 55-7.

A fifteen-story hotel without stairs: the Duca d'Aosta Hotel, Sestrieres, Italy, in «American architect & Architecture», 1935, 146, pp. 64-5.

Two Hotels at Sestrières, Piedmont, North Italy, in «The Architect & Building News», 8 marzo 1935, pp. 309-12.

L'architettura mondiale, in «Casabella», 1935, 1, pp. 47-51.

P. Carbonara, B. Funaro ed E. Raskin, *The new Italian architecture*, in «American Architect», 1935, 2639, pp. 11-5.

Architettura mondiale. Terza Forma: La Torre di Sestrières, in «Casabella», 1935, 85, p. 51.

December Anthology, in «The Architects' Journal», 18 gennaio 1934, pp. 119-20.

The human garage, in «The Architects' Journal», 4 gennaio 1934, pp. 2; 7.

Turmhotels für sportzwecke von Sestrières (nach "L'Entreprise Française" 1934, 41), in «Deutsche Beuseitung», 1934, 37, pp. 715-8.

V. Bonadè Bottino, *Albergo Duchi d'Aosta – Sestrières*, in «L'Architettura Italiana», 1934, 2, pp. 62-70.

A.-P. Ducret, s.t., «L'Entreprise française», 1934, 4, pp. 14-24.

E. Gonse, *Les hôtels en tours du col de Sestrières (Italie)*, in «Architecture», 1934, 12, pp. 451-8.

Die V Triennale, Mailand 1933 und das neue bauen in Italien, in «Moderne Bauforme», 1933.

La Torre di Sestrières albergo turistico, in «Rassegna di Architettura», 1933, 4, pp. 163-7.

Albergo Principi di Piemonte al Colle del Sestrières, in «L'Architettura italiana», 1933, 7, pp. 141-9.

V. Bonadè Bottino, *Albergo turistico "La Torre di Sestrières"*, in «L'Architettura Italiana», 1933, 3, pp. 45-56.

G. G.¹, *Albergo Turistico La Torre al Sestrières*, in «Case d'Oggi», 1933, 5, pp. 148-50.

M. P., *Albergo turistico (La Torre del Sestrières)*, in «L'Architettura», 1933, 5, pp. 289-92.

G. Pellegrini, *La Torre di Sestrières*, in «Domus», 1933, 61, pp. 2-3.

Sestriere nel quotidiano locale «La Stampa»

G. Mattana, *A sciare sulla "Via Lattea"*, in «La Stampa», 1° ottobre 1975, p. 13.

P. M. Fasanotti, *Il grand hotel fine di un'epoca*, in «La Stampa», 24 maggio 1975, p. 16.

F. Fornari, *Al Sestriere c'è proprio tutto*, in «La Stampa», 21 dicembre 1973, p. 11.

R. Lugli, *Gravi difficoltà del turismo invernale per il blocco domenicale degli sciatori*, in «La Stampa», 7 dicembre 1973, p. 9.

G. Mattana, *Sestriere: pionieri dello "ski total"*, in «La Stampa», 30 novembre 1973, p. 8.

L. Burato, *Sestriere progetta il "periplo bianco"*, in «La Stampa», 12 dicembre 1969, p. 15.

M. Salvatorelli, *Il bilancio 68-69 dell'IFI approvato dagli azionisti*, in «La Stampa», 1° novembre 1969, p. 17.

S. Devecchi, *Sestriere triplicherà case e alberghi*, in «La Stampa», 8 febbraio 1969, p. 5.

E. Doglio, *Costituito il Consiglio turistico delle alte valli Susa e Chisone*, in «La Stampa», 25 febbraio 1967, p. 13.

M. Bernardi, *La bella Mégève nell'Alta Savoia esempio per i nostri centri alpini*, in «La Stampa», 21 agosto 1963, p. 3.

Annette Stroyberg al Sestriere, in «La Stampa», 18 dicembre 1962, p. 3.

Maria Beatrice al Sestriere, in «La Stampa», 24 febbraio 1962, p. 5.

Paola e Alberto di Liegi in vacanza a Sestriere, in «La Stampa», 26 febbraio 1961, p. 5.

L'Aga Khan al Sestriere nel derby dei cittadini, in «La Stampa», 26 gennaio 1961, p. 6.

1. Purtroppo, non è stato possibile sciogliere alcuni nomi degli autori.

In aereo da una piccola città dell'America per passare 10 giorni sugli sci al Sestriere, in «La Stampa», 12 marzo 1960, p. 2.

B. M., *I due volti di Sestriere*, in «La Stampa», 11 agosto 1957, p. 4.

Prezzi accessibili a tutti negli alberghi di Sestriere, in «La Stampa», 24 giugno 1956, p. 8.

A. Antonucci, *La villeggiatura in provincia di Torino*, in «La Stampa», 10 giugno 1955, p. 6.

Un accordo turistico tra l'Italia e la Francia, in «La Stampa», 11 agosto 1954, p. 7.

Quasi una Olimpiade la Settimana del Sestriere, in «La Stampa», 30 gennaio 1953, p. 4.

Sciatori dalla Svezia alla Settimana del Sestriere, in «La Stampa», 13 gennaio 1953, p. 4.

Antonucci, *Lagrima belga al sole del Sestriere*, in «La Stampa», 2 gennaio 1951 p. 5.

Antonucci, *Affluenza internazionale alle nevi del Sestriere*, in «La Stampa», 24 dicembre 1950, p. 5.

I 330 studenti inglesi sulle nevi del Sestriere, in «La Stampa», 23 dicembre 1948, p. 5.

Gita al Colle del Sestrières, in «La Stampa», 1° gennaio 1932, p. 4.

Numerose manifestazioni e gite di fine anno, in «La Stampa», 30 dicembre 1931, p. 4.

Uomini e cose dello Sport, in «La Stampa», 28 dicembre 1931, p. 4.

Numerosi partecipanti al corso sciistico del Sestrières, in «La Stampa», 22 dicembre 1931, p. 6.

Tedeschi, svizzeri ed austriaci alle gare internazionali in Piemonte, in «La Stampa», 11 dicembre 1931, p. 7.

Servizio di assistenza al Sestrieres, in «La Stampa», 28 novembre 1931, p. 84.

M. Bernardi, *Il Sestrières stazione europea*, in «La Stampa», 4 novembre 1931, p. 5.

I sanatori Agnelli, il Sestrières e l'autostrada, in «La Stampa», 23 ottobre 1931, p. 6.

I conti Calvi al Sestrières, «La Stampa», 26 dicembre 1931, p. 8.

G. Tonelli, *Il Principe tra gli sciatori al Sestrières*, in «La Stampa», 14 gennaio 1929, p. 5.

C. Mar, *Gli automobili. Brillante successo del "Giro del Sestrières"*, in «La Stampa», 24 giugno 1929, p. 3.

Sestriere nelle riviste non di settore e nelle pubblicazioni celebrative

V. Bruno, *Sestriere com'era. Edizione illustrata*, LAReditore, Perosa Argentina 2017.

B. Conti, *Sestriere. Una montagna di sport. 80 anni di grandi eventi*, Graphot Editrice, Torino 2014.

M. A. Giusti e R. Tamborrino, *Guida all'architettura del Novecento in Piemonte (1902-2006)*, Allemandi, Torino 2008, pp. 211-8.

M. Marchiando Pacchiola (a cura di), *Riccardo Moncalvo: fotografie d'autore. Sestriere anni 1932-1951*, catalogo della mostra, Linea G, Pinerolo 1999.

L. Carta, *Sestrières, la sua neve e la sua storia, 1869-1939*, Melli, Borgone di Susa 1999.

D. Finocchi (a cura di), *Sestrières. Dalle origini agli anni '50*, Canale Arte Edizioni, Borgaro Torinese 1997.

Sestriere: guida, Società Generale dell'Immagine, Torino 1993.

Sestrières, Fabbri, Milano 1985.

P. Tosel, *La rinascita di una antica località montana, Sestriere*, in *Atti e memorie del terzo Congresso piemontese di antichità ed arte. Congresso di Varallo Sesia*, Società Piemontese di Archeologia e Belle Arti, Torino 1960.

E. Ehrenfreund, *Val Susa*, in «Cronache economiche», 1954, 142, pp. 30-4.

La chiesa di S. Edoardo sul colle di Sestriere, Istituto d'Arte Grafiche, Bergamo [193?].

Reale Automobile Club d'Italia, *Sestriere*, guide autosciatorie, 1, Istituto italiano d'Arti grafiche, Bergamo 1939.

P. Ludovici, *La nuova chiesa di Sant'Edoardo sul colle di Sestriere*, in «Illustrazione vaticana», 1937, 8, pp. 35-8.

U. Lombardi, *Sestriere*, Corbaccio, Milano 1937.

R. Favre le Bret, *La nascita del Sestrières*, in «Il Bianco e il Rosso»², 1934, 11.

Fiat terra, mare, cielo, Istituto Geografico De Agostini, Novara 1934.

G. Tonella, *Il Sestriere invernale e le sue gite*, Società anonima incremento turistico del Sestriere, Torino 1934.

Sestrières: oggi, in «Il Bianco e il Rosso», 1933, 9.

Al Sestrières spunta un'altra torre, in «Il Bianco e il Rosso», 1933, 6.

G. Pestelli, «Sestrières», *Torino*, 1933, 1, p. 3.

G. Pestelli, *La funivia del Sestrières. Un'affermazione del turismo nel pinerolese*, in «Le vie d'Italia», 1931, 12, pp. 935-40.

Le Istituzioni "Fiat" a favore dei propri addetti. Il Dopolavoro, Camiciotti, Torino, 1929.

Mondini, *Il 1° Convegno nazionale degli Skiatori (19-20 marzo 1904)*, in «Rivista mensile del Club alpino italiano», 1904, 4, pp. 125-6.

Sestriere nei quotidiani e nelle riviste straniere

The Banchetta Course at Sestriere – World's Great Downhills, in «Skiing», 1973, febbraio, p. 65.

2. Molti numeri di «Il Bianco e il Rosso» sono stati consultati come ritagli presso ASF, le pagine non erano segnalate.

- J. H. Auran, *An Italian Charmer – Sleek Sestriere*, in «Skiing», 1969, gennaio, p. 68.
- R. Y. Neiley, *Land of Ski Silos (Sestriere)*, in «Ski. World's Leading Ski Magazine», 1953, marzo, p. 14.
- The Snows of Sestriere: A Towered Ski Valley in the Italian Alps*, in «Harper's Bazaar», 1953, 7, pp. 60-3.
- B. Dunaway e K. Dunaway, *The "Twin Silos" of Sestriere*, in «Ski. World's Leading Ski Magazine», 15 gennaio 1950, p. 5.
- S. McLane, *An Oxford Yank at Sestriere*, in «Ski. World's Leading Ski Magazine», 15 gennaio 1950, p. 20.
- Sestriere*, in «Ski. World's Leading Ski Magazine», 1950, 11, pp. 18-20.
- De Sestriere à Cortina*, in «Échos de l'air. Bulletin mensuel Air France», 1950, 12, p. 13.
- G. Lamy, *Le plateau des Rousses*, «Ski Touring», 1939, 1, p. 6.
- Sestrières vient de réaliser son troisième téléphérique*, in «Revue du ski», 1938, 9, pp. 21-3.
- Italy has 24 cable rail lines in Alps and building more*, in «The Times-news, Hendersonville, N. C.», 31 ottobre 1938, p. 6.
- «Winter Sports», supplemento di «Daily Mail», 1937, dicembre.
- Sestrières (Italie)*, in «Le Figaro», 24 febbraio 1937, p. 8.
- C. Luther, *Klein Turm von Babel*, in «Der Winter», 1936-7, 30, pp. 79-80.
- Favre le Bret, *De Turin au col de Sestrière*, in «Le Temps», 9 gennaio 1936, p. 5.
- J. Fayard, *Sports d'hiver 1936. Sestrières*, in «Je suis partout», 15 febbraio 1936, pp. 1-2.
- Swiss Asides*, in «The Sketch», 11 gennaio 1933, pp. 16-7.
- Biarritz asides etc.*, in «The Sketch», 13 settembre 1933, pp. 16-7.
- Austria, the Tyrol, and other centres*, in «Illustrated London News», 25 novembre 1933, p. 41.
- Oxford and Cambridge snow dual*, in «The Cornishman», 28 dicembre 1933, p. 6.
- Sestriere as seen by him*, in «Vogue», 1933, 3, pp. 42-3; 47.
- Winter Sports*, in «The Tatler», 23 novembre 1932.
- Sports d'hiver à l'étranger*, in «Le Matin», 5 gennaio 1922, p. 4.

Professionisti intervenuti a Sestriere

Amedeo Albertini (1916-1982)

G. Montanari, *Amedeo Albertini. Fantasia e tecnica nell'architettura*, Skira, Milano 2007.

A. Antonucci, *Piscina calda all'aperto fra le nevi del Sestriere*, in «La Stampa Sera», 21-22 dicembre 1959.

Vittorio Bonadè Bottino (1889-1979)

Publicazioni scientifiche su Vittorio Bonadè Bottino

M. Comba, *Introduzione. L'ingegneria della lunga Ricostruzione*, in Id. (a cura di), *Maire Tecnimont. I progetti Fiat Engineering 1931-1979*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo 2011, pp. 27-40.

S. Anelli (a cura di), *Il Pittore e l'Ingegnere. Disegni per una biografia*, Daniela Piazza, Torino 2001.

C. Banfo, voce "Bonadè Bottino, Vittorio", in C. Olmo (a cura di), *Dizionario dell'Architettura del XX secolo*, I, Umberto Allemandi, Torino-London 2000, pp. 277-8.

C. Banfo, *Dal Lingotto a Mirafiori: l'architettura industriale di Bonadè Bottino*, in «Archivi e imprese», 1996, 13, pp. 99-131.

C. Banfo, *Dal Lingotto a Mirafiori. Bonadè Bottino e l'organizzazione del Servizio Costruzioni della Fiat*, «Le culture della tecnica», 1996, 2, pp. 85-104.

C. Banfo, *Vittorio Bonadè Bottino. Un intellettuale-tecnico nella Torino tra le due guerre*, tutor C. Olmo, tesi di dottorato, dottorato in Storia dell'Architettura e dell'Urbanistica, VI ciclo, Politecnico di Torino, 1994.

Scritti di Vittorio Bonadè Bottino

F. Sacco e V. Bonadè Bottino (a cura di), *Lezioni di geologia applicata alle costruzioni civili dettate dal prof. F. Sacco agli allievi del III corso di ingegneria civile nel R. Politecnico di Torino*, Antonietti, Torino s.d.

V. Bonadè Bottino, *Villa di campagna, Castello: relazione al progetto*, tesi di laurea del Regio Politecnico di Torino, Lit. A. Viaretto, Torino 1914.

V. Bonadè Bottino, *Criteri di impostazione delle costruzioni industriali*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1951, 10, pp. 289-94.

V. Bonadè Bottino, *Capitolare generale tecnico per esecuzione di opere, forniture e prestazioni relative a costruzioni e impianti (Fiat. Divisione costruzione e impianti)*, Tip. Satet, Torino 1954.

V. Bonadè Bottino, *Inaugurazione dell'autostrada Fossano-Ceva: 28 settembre 1965, discorso del Presidente dott. Ing. Vittorio Bonadè Bottino*, in «Cuneo Provincia Granda: rivista quadrimestrale», 1965, 3, pp. 62-71.

V. Bonadè Bottino, *Centenario della nascita di Giovanni Agnelli, incontri e ricordi*, dattiloscritto, 1966 (ASF).

P. Bairati, A. Dragone, V. Bonadè Bottino e C. Marchiaro (a cura di), *Via Roma: cinquant'anni di storia immagini e vita di Torino*, G. Mondadori & associati, Milano 1987.

V. Bonadè Bottino e L. Lepri (a cura di), *Memorie di un borghese del Novecento*, Bompiani, Milano 2001.

V. Bonadè Bottino, *Albergo turistico "La Torre di Sestrières"*, in «L'Architettura Italiana», 1933, 3, pp. 45-56.

V. Bonadè Bottino, *Colonia di Marina di Massa della F.I.A.T.*, in «L'Architettura Italiana», 1933, 12, pp. 153-5.

Carlo Alberto Bordogna (1913-1998)

C. Bordogna Neirotti (a cura di), *Carlo Alberto Bordogna: 65 anni di architettura*, Allemandi, Torino 2001.

Gualtiero Casalegno (1912-1999)

G. L. Marini, *Architetto Gualtiero Casalegno*, Eda e Serca, Torino 1972.

G. Casalegno, *Un edificio al Sestriere*, in «Edilizia Moderna», 1957, 60, pp. 71-6.

Laurent Chappis (1915-2013)

C. Franco, *La production d'un paysage par et pour le ski. Une histoire des stations de sports d'hiver dans les Alpes francoitaliennes, à travers l'œuvre de l'architecte et urbaniste Laurent Chappis*, in «Projet de paysage», 2021, 25: <https://journals.openedition.org/paysage/23632> (ult. cons. 21 luglio 2026).

C. Franco, *Dans le lieu et dans le temps. Pour une histoire environnementale des infrastructures touristiques des Alpes franco-italiennes (1945-1975)*, tesi di dottorato, École nationale supérieure d'architecture de Grenoble, tutors C. Maumi e E. Faroldi, 2019.

A. Gobbi, *Laurent Chappis a Sansicario Alto, Studio per un archivio digitale e ricostruzione storica delle ipotesi di progetto e dei contesti culturali*, tesi di laurea magistrale del Politecnico di Torino, rel. R. Tamborrino, F. Rinaudo e P. Piumatti, 2015.

A. Borghetto e C. Drago, *La costruzione della stazione sciistica di Sansicario nel contesto dello sviluppo del turismo invernale degli anni Settanta in Italia. Ricerca storica e organizzazione dei dati con tecnologie digitali*, tesi di laurea magistrale del Politecnico di Torino, rel. R. Tamborrino, 2014.

J.-F. Lyon-Caen (a cura di), L. Chappis, D. Pradelle e G. Rey-Millet, *Courchevel. Naissance d'une station*, Éditions fu Linteau, Paris 2013.

L. Chappis, *Ma montagne... de la réalité au rêve*, tom. 4, *Les Alpes Italiennes*, Fondation Facim, Chambéry 2011.

P. Révil, *L'anarchitecte. Laurent Chappis rebelle de l'or blanc*, Éditions Guérin, Chamonix 2002.

Carlo Charbonnet (1874-1955)

B. Vinardi, *Le architetture di Vittorio Bonadè Bottino e Carlo Charbonnet nel villaggio operaio della RIV a Villar Perosa*, in R. Ientile (a cura di), *Architetture in cemento armato. Orientamenti per la conservazione*, FrancoAngeli, Milano 2008, pp. 550-6.

Giovanni Chevalley (1868-1954)

G. Ricci, *Giovanni Chevalley Architetto*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1951, 12, pp. 345-52.

Società degli ingegneri e degli architetti in Torino (a cura di), *Giovanni Chevalley architetto*, Società degli ingegneri e degli architetti, Torino 1951.

Roberto Gabetti (1925-2000) e Aimaro Isola (1928)

C. Mayr Fingerle (a cura di), *Neues Bauen in Den Alpen / Architettura contemporanea alpina*, Birkhauser, Basel 2008, pp. 88-91.

C. Olmo, *Gabetti e Isola: architetture*, Allemandi, Torino 1993, pp. 43-4.

Gabetti e Isola vincono al Sestriere, in «Casabella», 1991, 581, p. 32.

G. Ciucci e F. Dal Co, *Architettura Italiana del Novecento*, Electa, Milano 1990, p. 66.

P. Zermani, *L'architettura delle differenze*, Edizioni Kappa, Roma 1988, p. 21; 212; 262-3.

P. Portoghesi, *La passione della notte / Stone and glass crescent (condominiums at Sestriere)*, in «Domus», 1982, 625, pp. 20-4.

Appartementshaus in Sestriere, Piemont, in «Bauwelt», 1982, 16-7, pp. 664-7.

R. Pedio, *Residenze e servizi a Plagnols, Sestriere*, in «L'Architettura. Cronache e Storia», 1982, 322-3, pp. 544-57.

P. Portoghesi, *Postmodern*, Electa, Milano 1982, p. 119.

R. Banham, *Neoliberty; the Italian retreat from modern movement*, in «The Architectural Review», 1959, 747, pp. 231-5.

P. Portoghesi, *Dal neorealismo al neoliberality*, in «Comunità», 1958, 65, pp. 69 e segg.

R. Gabetti e A. Isola, *Lettera a Vittorio Gregotti*, in V. Gregotti, *L'impegno della tradizione*, in «Casabella-Continuità», 1957, 215, pp. 63-4.

Sergio Hutter (1926-1999)

G. Montanari, *Architettura tra ricostruzione e transizione: progetti e realizzazioni di Sergio J. Hutter*, Lybra Immagine, Milano 2004.

Sergio Jaretti (1928-2017) ed Elio Luzi (1927-2006)

G. Ambrosini e G. Durbiano, *Architetture di Jaretti e Luzi. 1955-74, 1975-95*, in «Edilizia Popolare», 1995, 242, pp. 34-64.

L. Barelo e A. Luzi (a cura di), *Le Case di Manolino. Storia di una famiglia di costruttori e di due architetti*, Il Tipografo, Buttigliera d'Asti 1996.

S. Jaretti Sodano, *Tranche de vie 1954-74*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 2007, 1, pp. 8-15.

L. Barelo e M. Sudano, *Elio Luzi. Disegnare e ridisegnare le case*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 2007, 1, pp. 16-23.

Carlo Mollino (1905-1973)

A. De Rossi e R. Dini, *La Montagna di Carlo Mollino. Architetture e progetti nelle Alpi*, Hoepli, Milano 2023.

S. Pace, *La scatola calda. Giunture, perni, meccanismi nell'immaginario architettonico di Carlo Mollino (1932-1954)*, in «Rassegna di architettura e urbanistica», 2020, 162, pp. 42-9.

S. Pace, *Mirare al paesaggio. La casa Cattaneo di Carlo Mollino sull'altopiano di Agra*, in «Archalp», 2019, 3, pp. 45-57.

K. Forster, *The Theatricality of Carlo Mollino's Oeuvre*, in C. Dercon (a cura di), *Carlo Mollino maniera moderna*, Verlag der Buchhandlung Walther Köning, Köln 2012, pp. 271-7.

M. Comba, *Architettura di parole. Scritti di Carlo Mollino (1933-1965)*, Bollati Boringhieri, Torino 2007.

S. Pace (a cura di), *Carlo Mollino architetto 1905-1973. Costruire le modernità*, Electa, Milano 2006.

Mario Passanti (1901-1975)

M. Bonino, *Mario Passanti architetto: un'idea di mestiere 1949-1964*, tesi di dottorato di ricerca in Storia dell'Architettura e dell'Urbanistica, Politecnico di Torino, tutor C. Olmo, 2004.

R. Rigamonti (a cura di), *Mario Passanti: architetto docente universitario. Seminario di studi*, Celid, Torino 1995.

Guido Radic (1924-1983)

C. Barioglio, *Guido Radic e la progettazione integrale dalla fabbrica alla città: storia professionale di un architetto di Fiat Engineering, 1952-1983*, tesi di laurea del Politecnico di Torino, rel. C. Olmo e M. Comba, 2012.

Contesto storiografico

Architettura nelle Alpi

S. Pace, *Mirare al paesaggio. La casa Cattaneo di Carlo Mollino sull'altopiano di Agra*, in «Archalp», 2019, 3, pp. 46-57.

A. De Rossi e L. Mascino, *Le case di Lois Welzenbacher, dispositivi che reinventano lo spazio alpino*, in «Archalp», 2019, 3, pp. 126-33.

R. Dini, *La "nave" che salpa verso il paesaggio alpino. Villa Borsotti a Balme*, in «Archalp», 2019, 3, pp. 37-43.

C. Olmo, *La traccia e l'impronta. Riflessioni su modernità e regionalismo*, in «Archalp», 2018, 1, pp. 31-6.

F. Bucci e M. Mulazzani, *Modernamente alpino; l'Albergo-rifugio Pirovano a Cervinia (1948-1952)*, in F. Mangone, G. Belli e M. G. Tampieri (a cura di), *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, FrancoAngeli, Milano 2015, pp. 314-25.

R. Tamborrino, *I convegni di architettura montana a Bardonecchia, Roberto Gabetti e la questione del moderno nel Piemonte del dopoguerra*, in F. Mangone, G. Belli e M. G. Tampieri, *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, FrancoAngeli, Milano 2015, pp. 137-57.

A. Denning, *Skiing into modernity. A cultural and environmental history*, University of California Press, Oakland 2015.

J.-F. Lyon-Caen (a cura di), *Stations de Sports d'hiver. Urbanisme & Architecture*, Éditions Lieux Dits, Lyon 2014.

A. Denning, *Alpine Modern: Central European Skiing and the Vernacularization of Cultural Modernism, 1900-1939*, in «Central European History», 2013, 4, pp. 850-90.

L. Moretto, *Elementi di architettura moderna alpina*, in «Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen», 2011, 16, pp. 133-53.

A. Denning, *Schuss! Skiing, the Alps, and the Invention of Alpine Modernity, 1880-1990*, tesi di dottorato in Storia, University of California, 2011.

A. De Rossi, *Auto e sci. Un binomio squisitamente moderno*, in «L'Alpe», 2006, 13, pp. 28-33.

M. Wozniak, *L'architecture dans l'aventure des sports d'hiver*, Facim, Chambéry 2006.

A. De Rossi, *Turisticamente abita l'uomo la montagna*, in «L'Alpe», 2005, 12, pp. 72-7.

A. De Rossi, *Architettura alpina moderna in Piemonte e Valle d'Aosta*, Allemandi, Torino 2005.

A. De Rossi, *Torino e le Alpi. Un rapporto mutevole*, in «L'Alpe», 2004, 10, pp. 41-7.

M. Jakob, *La montagna? Una storia di città*, in «L'Alpe», 2004, 10, pp. 81-3.

L. Moretto (a cura di), *Costruire a Cervinia e altrove*, Annali della Fondation Courmayeur, Musmeci, Quart 2004.

J.-F. Lyon-Caen (a cura di), *Montagnes, territoires d'inventions*, École d'architecture de Grenoble, Grenoble 2003.

L. Moretto (a cura di), *Architettura Moderna Alpina in Valle d'Aosta*, Musumeci Editore, Quart 2003.

L. Bolzoni, *Architettura moderna nelle Alpi italiane dagli anni Sessanta alla fine del XX secolo*, Priuli & Verlucca, Pavone Canavese 2001.

M. Culot e A. Lambrichs, *Megève 1925-1950. Architectures de Henry Jacques Le Môme*, Éditions Norma, Paris 1999.

L. Bolzoni, *Il moderno in Valle d'Aosta 1945-70*, in «Domus», 1996, 782, pp. 93-100.

B. Reichlin, *Die Moderne baut in der Bergen – Quando gli architetti moderni costruiscono in montagna*, in C. Mayr Fingerle (a cura di), *Neues Bauen in den Alpen – Architettura contemporanea alpina, Architekturpreis – Premio d'architettura 1995*, Birkhäuser, Basel-Boston-Berlin 1996, pp. 85-130.

E. Boissonnas, *Flaine, la création*, Paris, Éditions du Lintreau, 1994.

C. Holzmeister, *Clemens Holzmeister: Katalog zur Ausstellung 14. April bis 20. Mai 1982*, Akademie der bildenden Künste, Wien 1982.

J.-P. Guérin e H. Gumuchian, *Mythes, tourisme hivernal et aménagement de l'espace: l'exemple de la station intégrée*, in «Revue de géographie alpine», 1977, 2, pp. 169-79.

R. Balseinte, *Megève ou la transformation d'une agglomération montagnarde par les sports d'hiver*, in «Revue de géographie alpine», 1959, 2, pp. 131-224.

R. Gabetti, *V Convegno di Architettura Montana – Bardonecchia*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1956, 5, pp. 145-8.

G. Rigotti, *I piani di valle*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1956, 5, pp. 149-54.

F. Berlanda, *Piani urbanistici di valle*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1956, 5, pp. 168-70.

F. Berlanda, *Folclore e paesaggio alpino*, in «Casabella», 1955, 204, pp. 87-8.

F. Barbin, *Il Piano paesistico di Cortina d'Ampezzo*, in «Urbanistica», 1955, 15-16, pp. 136-41.

R. Gabetti, *IV Convegno di Architettura Montana*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1955, 3, pp. 105-8.

M. F. Roggero, *Caratteri, condizioni e problemi dell'albergo in montagna*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1955, 3, pp. 115-8.

M. F. Roggero, *Ancora sul dimensionamento alberghiero*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1955, 3, p. 119.

P. Ceresa, *Il problema alberghiero in montagna*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1955, 3, pp. 120-1.

G. L. Reggio, *Problemi concreti di urbanistica alpina*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1955, 3, p. 123.

A. Cavallari-Murat, *I tre aspetti del paesaggio alpino nella pianificazione paesistica*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1955, 3, pp. 126-8.

F. Albini, *Difesa attiva del paesaggio alpino*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1955, 3, p. 129.

C. A. Bordogna, *Necessità di provvidenze in favore dell'industria alberghiera*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1955, 3, p. 130.

V. Rossi, *Il condominio per soggiorno occasionale*, in «Cronache economiche» 1954, 142, pp. 37-43.

R. Gabetti, *Il convegno di architettura alpina – Bardonecchia 1952*, in «Atti e Rassegna Tecnica», 1952, 5, pp. 157-61.

M. Cereghini, *La 1^a Mostra di architettura alpina a Cortina d'Ampezzo*, in «Prospettive», 1951, 1, pp. 67-75.

M. Cereghini, *Costruire in Montagna*, edizioni del Milione, Milano 1950.

A. Olivetti, *Il piano regolatore della Valle d'Aosta*, Edizioni di Comunità, Torino 2011 (1943).

G. Brocherel, *La valorizzazione turistica del Cervino*, in «Le Vie d'Italia», 1936, 2, pp. 94-105.

Il tempo libero e le sue architetture

C. Baglione, *Educating the youth population: colonies by the sea, in the mountains, and in the city during fascism*, in «Area», 2021, 176, pp. 4-13.

G. Belli e A. Castagnaro (a cura di), *Le città e il turismo. Hotel tra Ottocento e Novecento*, Arte'm, Napoli 2019.

F. Deambrosis e A. De Magistris, *Tempo libero e progetto. Prospettive italiane tra gli anni '50 e '60*, in «Territorio», 2015, 72, pp. 114-20.

V. Balducci, *Città nuove balneari in Italia, 1900-1964*, in F. Mangone, G. Belli e M. G. Tampieri (a cura di), *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, FrancoAngeli, Milano 2015, pp. 31-50.

G. Belli, *Progettare la città per le vacanze in Italia tra teoria e pratiche, 1900-1950*, in F. Mangone, G. Belli e M. G. Tampieri (a cura di), *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, FrancoAngeli, Milano 2015, pp. 15-30.

D. Mountain, *A Town is a Machine for Movement: Alpine Modernism*, in «Failed Architecture», 10 dicembre 2014: <https://failedarchitecture.com/a-town-is-a-machine-for-movement-alpine-modernism/> (ult. cons. 26 giugno 2026).

J.-F. Lyon-Caen (a cura di), L. Chappis, D. Pradelle e G. Rey-Millet, *Courchevel. Naissance d'une station*, Éditions fu Lintreau, Paris 2013.

J. Gosseye e H. Heynen, *Architecture for leisure in post-war Europe, 1945-1989: between experimentation, liberation and patronisation*, in «The Journal of Architecture», 2013, 18-5, pp. 623-31.

J. Fourastié, *Les Trente Glorieuses ou la Révolution invisible de 1946 à 1975*, Hachette Pluriel, Paris 2011 (1979).

M. Boyer, *Le tourisme de masse*, L'Harmattan, Paris 2007.

B. McLaren e M. Lasansky, *Architecture and tourism: perceptions, performance and place*, Berg Publishers, Oxford-London 2004.

P. Battilani, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Il Mulino, Bologna 2001.

A. Berrino, *Il turismo italiano nelle pagine del "Turismo d'Italia" (1927-1943)*, in Id., *Per una storia del turismo nel Mezzogiorno d'Italia, XIX-XX secolo, secondo seminario*, Istituto per la storia del Risorgimento Italiano, Napoli 2001, pp. 17-44.

A. Corbin (a cura di), *L'avènement des loisirs 1850-1960*, Aubier-Laterza, Paris-Roma 1995.

F. Bartaletti, *Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi italiane*, Pàtron editore, Bologna 1994.

E. Furlough, *Packaging Pleasures: Club Méditerranée and French Consumer Culture, 1950-1968*, in «French Historical Studies», 1993, 1, pp. 65-81.

V. De Grazia, *La taylorizzazione del tempo libero operaio nel regime fascista*, in «Studi Storici», 1978, 2, pp. 331-66.

N. Pevsner, *A history of building types*, Thames and Hudson, London 1976. In particolare, *Hotels*, pp. 169-92.

E. H. Meller, *Leisure and the changing city, 1870-1914*, Routledge & Kegan Paul, London 1976.

Storia di Torino e dell'engineering

M. Comba e R. D'Attorre, *Torino 1914-1976. La costruzione della città dalla Prima guerra mondiale alla Guerra fredda*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo 2020.

M. Comba (a cura di), *Maire Tecnimont. I progetti di Fiat Engineering (1931-1979)*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo 2011.

M. Comba (a cura di), *Maire Tecnimont. I progetti di Fiat Engineering (1980-2000)*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo 2011.

F. Bucci, *L'architetto di Ford. Albert Kahn e il progetto della fabbrica moderna*, CittàStudi, Milano 1999.

M. Rosso, *La crescita della città*, in N. Tranfaglia (a cura di), *Storia di Torino, VIII, Dalla Grande guerra alla Liberazione (1915-1945)*, Einaudi, Torino 1998, pp. 427-74.

C. Olmo, *Cantieri e disegni: architetture e piani per Torino, 1945-1990*, Allemandi, Torino 1992.

C. Olmo e L. Mazza, *Architettura e Urbanistica a Torino 1945-1990*, Allemandi, Torino 1991.

L. Belgiojoso, I. Gardella, C. Mollino e A. Cavallari-Murat, *Fedeltà o evasione dalla funzionalità e dalla razionalità*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e degli Architetti di Torino», 1952, 7, pp. 193-203.

Architettura del Novecento

D. Ricci, *Andare verso il popolo (Moving Towards the People): Classicism and Rural Architecture at the 1936 VI Italian Triennale*, in «Architectural Histories», 2021, 9-1, pp. 1-18.

K. Frampton, *Modern Architecture. A critical history*, Thames & Hudson, London 2020 (1980).

M. McLeod, *Modernism*, in «Histories of Post-war Architecture», 2017, 1, pp. 93-103.

M. Borges e S. Torres, *Company Towns: Labor, Space, and Power Relations across Time and Continents*, Springer, Berlin 2012.

A. Forty, *Words and Buildings. A vocabulary of Modern Architecture*, Thames & Hudson world of art, London-New York 2012 (2000).

O. J. Dinius e A. Vergara, *Company Towns in the Americas: Landscape, Power and Working-Class Communities*, University of Georgia Press, Athens 2011.

A. Pennacchi, *Fascio e martello. Viaggio per le città del Duce*, Editori Laterza, Roma-Bari 2010.

C. Melograni, *Architettura italiana sotto il fascismo. L'orgoglio della modestia contro la retorica monumentale 1926-1945*, Bollati Boringhieri, Torino 2008.

Le Corbusier e J.-L. Cohen (a cura di), *Vers une architecture. Présentation de Jean-Louis Cohen*, Flammarion, Paris 2005 (1923).

D. Mittner, *La città di fondazione nel Novecento*, Marsilio, Venezia 2003.

F. Lehmann, *Wright e l'Italia 1910-1945*, in F. Lehmann e A. Rossari (a cura di), *Wright e l'Italia 1910-1960*, Edizioni Unicopli, Milano 1999, pp. 7-25.

B. Zevi, *Wright and Italy. A Recollection*, in A. Alofsin, *Frank Lloyd Wright. Europe and beyond*, University of California press, Berkeley 1999, pp. 66-75.

M. Casciato, *Wright and Italy: the promise of organic architecture*, in A. Alofsin, *Frank Lloyd Wright. Europe and beyond*, University of California press, Berkeley 1999, pp. 76-99.

M. Crawford, *Building the workingman's paradise*, Verso, London 1995.

G. Ciucci, *Gli architetti e il fascismo: architettura e città. 1922-1944*, Einaudi, Torino 2002 (1989).

D. Ghirardo, *Building New Communities. New Deal America and Faascist Italy*, Princeton University Press, Princeton 1989.

L. Nuti e R. Martinelli, *Le città di strapase. La politica di "fondazione" nel ventennio*, FrancoAngeli, Milano 1981.

C. Norberg-Schulz, *Genius loci. Paesaggio ambiente architettura*, Electa, Milano 1979.

RINGRAZIAMENTI

Desidero esprimere la mia più sincera gratitudine alla mia tutor di dottorato, la professoressa Michela Comba, per la guida costante. Ringrazio il professore Daniele Campobenedetto e ringrazio i revisori, i professori Carlo Olmo e Massimo Visone, per l'attenzione e le osservazioni puntuali. Rinnovo la mia gratitudine ai valutatori della tesi di dottorato, i professori Gemma Belli e Federico Bucci, per i suggerimenti preziosi. Sono grata al professor Antonio De Rossi, alla professoressa Michela Rosso e al professor Sergio Pace per l'aiuto e gli stimolanti spunti di riflessione. Un sentito ringraziamento va a Vittorio Sportoletti Baduel, Paolo Luigi Grassi e Andrea Luzi per le interviste e per avermi consentito di consultare i loro archivi di famiglia; a Chiara Bordogna, per avermi aperto l'archivio del padre e condiviso con me i suoi progetti; a Tullio Casalegno, per aver supplito alla mancanza di documenti d'archivio con informazioni preziose; ad Andrea Salina, per i materiali e i documenti messi a disposizione; a Davide Alaimo, per l'aiuto nell'individuazione di alcuni fondi archivistici; ed Eva Sportoletti Baduel, per le informazioni su Bonadè Bottino. Ringrazio Antonella Dedini, tramite fondamentale per entrare in contatto con gli eredi di Vittorio Bonadè Bottino; Jean Chevalley, per le informazioni relative all'archivio – purtroppo perduto – di Giovanni Chevalley; Alberto Momo, per avermi fornito l'intervista filmata Eliorama. Un ringraziamento va alla famiglia Bleichert, in particolare a Hartmut, Rolf e Peter, per le informazioni sull'azienda di famiglia. Ringrazio Ernesto Massobrio (impresa Maciotta) per le interviste, Federico Tomatis per il racconto dell'attività del padre Domenico, e l'arch. Giovanni Bo per aver condiviso la storia dell'Aquilone e del suo cantiere. Ringrazio Mario Maioli per avermi restituito, attraverso il racconto del suo progetto per Sestriere, uno spaccato del mondo Fiat degli anni Settanta. Sono riconoscente alla dottoressa Caterina Franco, a

Alessandro Gobbi, Alessia Borghetto e Chiara Drago per avermi inviato le loro tesi durante la pandemia, quando non era possibile consultarle di persona. Ringrazio Mary Ann McIntosh e il professore Edoardo Piccoli per la pazienza e il generoso supporto. Desidero inoltre ringraziare Enrica Bodrato (Archivi della Biblioteca Roberto Gabetti, Politecnico di Torino), Emmanuelle Combet ed Elodie Vallario (Archives Départementales de la Savoie a Chambéry), Isabelle Godineau (Fondation Le Corbusier), Pierpaolo Righero (Centro Storico Fiat), Maria Sonia Maselli e Francesco Albertini Villanis (Archivio Amedeo Albertini), Tanja Marzi e Aimaro Isola per le immagini dell'archivio Aimaro Isola. Ringrazio Daniela Guerrisi (Biblioteca di Storia del Politecnico di Torino); i tecnici comunali di Sestriere, in particolare Erica Reina; Valter Marin, architetto ed ex sindaco di Sestriere, per l'intervista; il Comune e il sindaco di Sestriere, Giovanni Cesare Poncet, per la concessione delle immagini d'archivio. Ringrazio la Fondazione Maire Tecnimont e il Demanio (fondo Carlo Mollino) per la gentile autorizzazione alla pubblicazione delle immagini. Ringrazio Tiziana Nasi, per l'aiuto e le informazioni relative alla storia della stazione e alla famiglia Agnelli. Un ringraziamento speciale va ai fotografi Vittorio Gribaudi, Edoardo Luciano e Nicola Roggero per le loro fotografie di Sestriere. Infine, sono infinitamente grata a mio marito, Matteo Tempestini, per il sostegno paziente e continuo che ha reso possibile questo lavoro.

Questo LIBRO



ti è piaciuto?

Comunicaci il tuo giudizio su:

www.francoangeli.it/opinione



**VUOI RICEVERE GLI AGGIORNAMENTI
SULLE NOSTRE NOVITÀ
NELLE AREE CHE TI INTERESSANO?**



ISCRIVITI ALLE NOSTRE NEWSLETTER

SEGUICI SU:



FrancoAngeli

La passione per le conoscenze

Vi aspettiamo su:

www.francoangeli.it

per scaricare (gratuitamente) i cataloghi delle nostre pubblicazioni

DIVISI PER ARGOMENTI E CENTINAIA DI VOCI: PER FACILITARE
LE VOSTRE RICERCHE.



Management, finanza,
marketing, operations, HR

Psicologia e psicoterapia:
teorie e tecniche

Didattica, scienze
della formazione

Economia,
economia aziendale

Sociologia

Antropologia

Comunicazione e media

Medicina, sanità



Architettura, design,
arte, territorio

Informatica, ingegneria
Scienze

Filosofia, letteratura,
linguistica, storia

Politica, diritto

Psicologia, benessere,
autoaiuto

Efficacia personale

Politiche
e servizi sociali



FrancoAngeli

La passione per le conoscenze

Nel pieno della crisi del 1929, la famiglia Agnelli decide di convertire un pianoro d'alta quota isolato in un avamposto della produzione industriale e del consumo di massa. Il volume esplora la parabola straordinaria della stazione sciistica di Sestriere, analizzando le dinamiche di controllo del territorio attuate dalla Società Anonima Incremento Turistico del Sestriere e la densità unica di opere d'autore che ha caratterizzato il secondo dopoguerra. Attraverso i progetti di figure cardine come Vittorio Bonadè Bottino – inventore delle iconiche torri razionaliste concepite con l'efficienza millimetrica dell'abitacolo Fiat – e Giovanni Chevalley, fino alla polifonia del boom economico che vede affiancati architetti del calibro di Casalegno, Albertini, Dolci, Bordogna, Hutter, Grassi, Jaretti e Luzi, Sestriere si rivela un laboratorio a cielo aperto del Moderno europeo. Dai grandi condomini autosufficienti degli anni Cinquanta alle strutture influenzate dalle vicine stazioni francesi negli anni Settanta – con l'affascinante concorso non realizzato di Carlo Mollino per il Club Med e le sperimentazioni organiche e neoliberty di Roberto Gabetti e Aimaro Isola –, il libro mappa il passaggio cruciale verso la crisi del tardo modernismo e la nascita delle prime tutele ambientali, culminate nella svolta neo-vernacolare di Grangesises.

Giulia Viale, architetta e insegnante. Ha conseguito il dottorato di ricerca in "Architettura. Storia e Progetto" presso il Dipartimento di Architettura e Design del Politecnico di Torino nel 2022, dove ha condotto ricerche sul rapporto tra l'architettura, il moderno e il paesaggio alpino. Si interessa di storia urbana, architettura della cura, storia del turismo e processi di valorizzazione culturale dei territori.