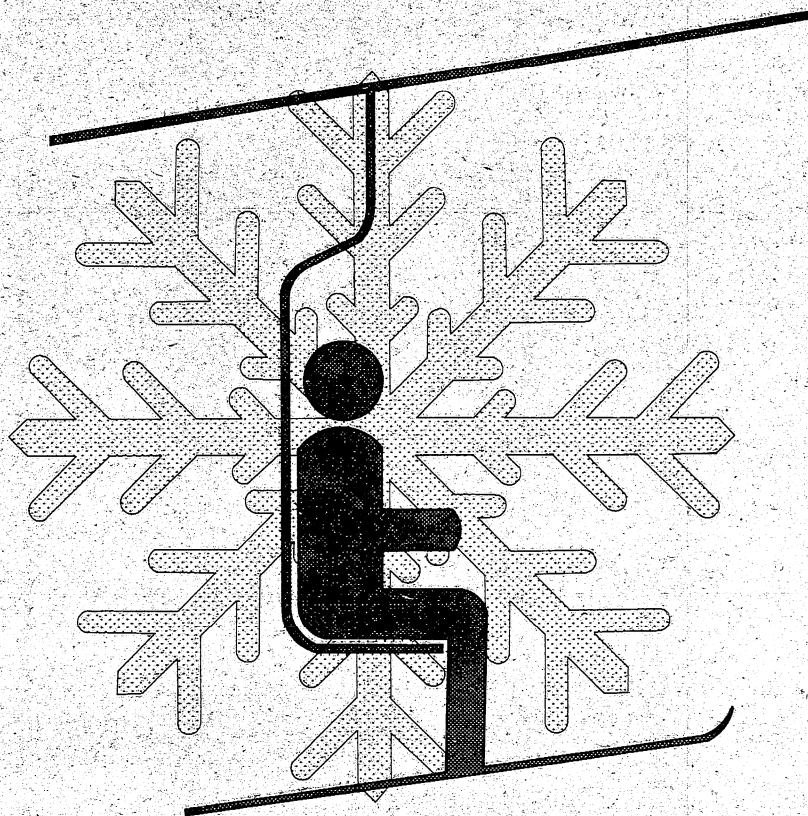




I BACINI SCIISTICI della PROVINCIA di CUNEO

ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE

AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA DI CUNEO

I BACINI SCIISTICI

DELLA PROVINCIA DI CUNEO

Assessorato alla Programmazione

Aprile 1983

Quaderno N° 39/a

Come già anticipato nella prefazione del Quaderno n. 38 "27 principi per lo sviluppo del turismo montano", la ricerca sui bacini sciistici dell'arco alpino cuneese comprende una serie di studi, di cui il citato quaderno n. 38 costituisce una premessa di carattere metodologico generale.

L'analisi della situazione esistente e la descrizione dei progetti di sviluppo è contenuta nel presente Quaderno n. 39, peraltro suddiviso in 3 volumi.

Si è cercato da parte dell'Ufficio Studi e Programmazione dell'Amministrazione Provinciale di presentare un quadro il più completo possibile, non solo degli impianti esistenti e dei nuovi progetti, ma anche delle diverse problematiche che la gestione delle varie stazioni di sport invernali presenta sia da un punto di vista generale (a scala provinciale o zonale) sia per il loro sviluppo e integrazione, con servizi sempre più efficienti e competitivi.

La provincia di Cuneo, zona di confine, non solo con la vicina Costa Azzurra, ma con buona parte dell' arco ligure occidentale di cui costituisce il naturale retroterra, ha ancora molte possibilità di sviluppo.

La preoccupazione del Consiglio Provinciale di indirizzare tale sviluppo verso prospettive corrette e razionali è tutt'altro che infondata.

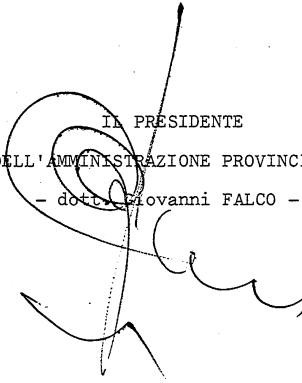
Il presente studio intende costituire uno strumento al servizio degli Amministratori delle Comunità Montane e dei Comuni interessati al fine possano conoscere non solo i loro particolari problemi e situazioni, ma anche quelli delle altre valli e sappiano cogliere quelle opportunità di coordinamento e di integrazione che solo orizzonti più ampi di valutazione possono loro offrire.

Non resta, a questo punto che auspicare nuovamente la sollecita entrata in vigore della legge sulle autonomie locali, che dovrà conferire alla Provincia veste di protagonista in tale attività di sviluppo e pianificazione, quanto cioè si è inteso prefigurare con la presente ricerca.

Cuneo, aprile 1983

Quaderno n. 39/a

IL PRESIDENTE
DELL'AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE
- dott. Giovanni FALCO -



1.0. INTRODUZIONE

Le potenzialità di sviluppo del turismo invernale in Provincia di Cuneo paiono notevoli. Già le singole Comunità Montane nei propri "Piani di Sviluppo Economico e Sociale" redatti nella seconda metà degli anni '70 si erano preoccupate di porre in evidenza molte delle ipotesi di sfruttamento turistico invernale di vaste zone, alcune delle quali, con caratteristiche di grande interesse. Mancava peraltro una ricerca che analizzasse la situazione esistente e quella prospettica (determinata dai progetti in corso), sia il quadro generale, infrastrutturale e socio-economico nel quale detta situazione avrebbe dovuto essere collocata. Il Consiglio Provinciale nel 1981 diede mandato di effettuare il presente studio, che ha principalmente lo scopo di quantificare le risorse disponibili, sia riguardo alle potenzialità fisiche dei bacini che al patrimonio ricettivo esistente o recuperabile. Ci si è posti non solo il problema di una valutazione quantitativa, ma anche quello di evidenziare taluni indirizzi di carattere qualitativo. E' sembrato opportuno far riferimento ad uno studio effettuato dal Consiglio di Europa e che ha per titolo "27 principi per lo sviluppo del turismo montano". In detta ricerca sono indicate le conclusioni cui sono pervenuti esperti di fama europea circa le modalità secondo le quali dovrebbe essere orientata l'attività di sviluppo turistico in montagna nei suoi molteplici aspetti. La stessa ha fatto oggetto del Quaderno N° 38. Si è ritenuto inoltre opportuno pubblicare l'esposizione dei dati meteo - nivologici dell'arco alpino cuneese, raccolti nel Quaderno N° 40. Scopo del presente studio non è tanto quello di fornire un'analisi dettagliata delle varie realtà della montagna cuneese, ma piuttosto di analizzare, attraverso una metodologia che omogeneizzi le situazioni più diverse, la vocazione turistica della nostra Provincia.

Per poter studiare con un unico metodo d'indagine, bacini sciabili già attrezzati, progettati, ma non ancora realizzati e bacini progettabili, è stato adottato il metodo sintetico proposto dall'Ing. Fedriani nel suo volume "La neve e l'urbanistica". Naturalmente i dati conclusivi non devono venir letti come valori assoluti, non modificabili od adattabili alle diverse caratteristiche locali. Ogni località può infatti avere requisiti e qualità che la differenziano da zone solo apparentemente simili, che rivelano, però ad analisi più approfondite, vocazioni ed ambizioni diverse. Tuttavia una caratteristica comune a tutte le aree esaminate, può essere intravista nella possibilità di raggiungere tutti i centri, anche quelli posti in testa alle vallate, con tempi di trasferimento tali da consentire un'utilizzazione giornaliera ai potenziali utenti dei grossi centri della pianura. Diverso infatti è il discorso della realizzazione di centri montani ispirati alle grandi stazioni francesi, distanti dalle aree metropolitane e perciò dimensionate sulle capacità ricettive limite dei comprensori sciabili e destinate solo a coloro che trovano alloggio nelle stazioni stesse. Nelle nostre stazioni sciistiche, un'aliquota realistica della capacità delle piste, dovrà pur sempre essere riservata allo sciatore cittadino, per l'uso di fine settimana.

2.0. Concetto di "caratteristica residenziale media".

Tenendo conto di queste considerazioni si è preferito, per un'analisi di prima approssimazione, determinare una "caratteristica residenziale media", per tutte le località montane oggetto del presente studio. Con tale parametro è stato stabilito il rapporto tra la quota di utilizzazione dei bacini sciabili da riservare ai frequentatori domenicali provenienti dai centri urbani della pianura e quella destinata ai "turisti residenti" nelle stazioni. In una prima analisi si è preferito ricercare le potenzialità fisiche massime fornite dai bacini, facendo astrazione da tutte le problematiche di tipo ecologico, sociale ed economico. Ciò sempre nella ricerca della massima obiettività e per evitare condizionamenti dovuti a convincimenti personali sull'uso del territorio montano o sull'equilibrio socio-economico di esso, che peraltro dovranno essere tenuti successivamente presenti nelle ulteriori disamine più analitiche delle varie situazioni locali.

3.0. Metodologia dell'indagine

3.1. Le varie componenti esaminate.

Nella fase preliminare sono stati studiati, per ogni zona i seguenti aspetti:

- nivometria e meteorologia;
- determinazione dei comprensori sciabili ed individuazione delle superfici utilizzabili;
- schema dell'ubicazione degli impianti ed analisi delle loro portate orarie;
- lunghezze e dislivelli.

Successivamente, con la predisposizione di apposite schede, ogni bacino è stato analizzato con lo scopo di definire il fabbisogno di posti letto necessario per garantire un afflusso settimanale tale da coprire in ogni giorno della settimana il costo di gestione degli impianti. Tale fabbisogno è stato inoltre suddiviso in una quota di posti letto in case private ed una quota di letti alberghieri o para alberghieri. Le stesse schede definiscono, sempre adottando parametri omogenei per tutte le situazioni, il numero di ospiti di passaggio che graveranno sulla strada di accesso alla stazione sciistica e che occorrerà poter far transitare in un lasso di tempo non superiore all'ora e mezza. Sono inoltre definiti altri parametri i quali serviranno a quantificare le aree di parcheggio ed il fabbisogno idrico. Tali dati potranno rivelarsi di grande utilità per una programmazione urbanistica del settore. La capacità ricettiva massima delle stazioni è stata indicata tenendo conto anche dei " non sciatori " (o accompagnatori) presenti. Teoricamente il loro numero dovrebbe incrementarsi all'aumentare delle attrezzature di svago e degli insediamenti residenziali. In pratica tale parametro risulta influenzato da molti altri fattori non facilmente determinabili e quantificabili quali: la quota della stazione, il microclima (ventosità, umidità ecc.), le caratteristiche sociali, le fasce di età, le abitudini consolidate della clientela. Anche per questo caso si è superato il problema adottando in tutte le situazioni un parametro unico e considerando la capacità ricettiva totale pari a 1,9 volte la capacità limite delle piste. Il dato così ricavato non è tuttavia sufficiente per definire le infrastrutture ricettive necessarie, ma occorre, in base alla vocazione della stazione, stabilire la percentuale di posti letto indispensabile per la gestione economica degli impianti di risalita. Qualora la stazione fosse teoricamente frequentata da utilizzatori provenienti da un centro residenziale vicino, non si giustificerebbe la realizzazione di posti letto. Nel caso opposto, quando la stazione fosse raggiungibile solo da centri urbani molto lontani, il numero di posti letto dovrà tendere al limite massimo della capacità ricettiva. Per la provincia di Cuneo si può ragionevolmente prevedere di trovarci in una situazione intermedia e conseguentemente di adottare, in tutti i casi il coefficiente 0,35 (Ved. Pag. 44) corrispondente ad un baricentro della popolazione degli utilizzatori posto a due ore d'auto dalla stazione turistica. Uno dei maggiori problemi economici per la gestione degli impianti di risalita è la loro scarsa utilizzazione in alcuni periodi. Nella loro progettazione occorre perciò tenere presente che gli impianti scioviani, a differenza delle funivie e seggiovie, non permettono un'utilizzazione estiva. Le oscillazioni minori di popolazione turistica si dovrebbero avere naturalmente per le stazioni con caratteristiche residenziali elevate, per la presenza di posti letto tenuti occupati durante l'intera settimana. In genere però il posto letto in condominio, come utilizzato nelle nostre stazioni, produce un effetto opposto e collabora al congestionamento dei periodi di fine settimana. Nel presente studio, secondo indicazioni di esperti del settore italiani e stranieri, si è ipotizzato che lo 0,20 della capacità massima delle piste espressa in sciatori, sia coperto da posti letto turistici (alberghi, pensioni, rifugi ecc.) in modo da garantire un minimo di affluenza settimanale sugli impianti. Detraendo questa quota dai posti letto totali si possono avere delle indicazioni sui po-

sti letto ricavabili in case private. Agli effetti dell'economia di gestione degli impianti, i letti turistici in rapporto ai posti letto in case private dovrebbero essere preponderanti. I primi hanno infatti un coefficiente di utilizzazione decisamente maggiore e concorrono a coprire in modo costante il fabbisogno di utenza della stazione. La normativa francese prevede, al riguardo, che almeno il 50% dei posti letto sia coperto da letti turistici.

3.2. I riflessi economici della strutturazione di stazioni turistiche.

Mentre la realizzazione dei posti letto turistici comporta notevoli spese d'impianto e non consente rapidi ammortamenti, la realizzazione dei posti letto in "condominio" permette un recupero immediato del capitale ed a volte consente di incamerare una quota considerevole di rendita fondiaria. Occorre quindi ricordare come gli impianti a fune abbiano una redditività molto bassa e che se non venissero considerati come strumento trainante dell'economia montana non vi sarebbe, in molti casi, una giustificazione economica alla loro esistenza. In realtà per ciascuno dei dipendenti di un'impresa di trasporto a fune, ne lavorano almeno altri 20 nelle aziende indotte.* Occorre perciò valutare globalmente l'economia di un centro turistico invernale se si vuole evitare che alla scadenza delle concessioni, gli impianti vecchi non vengano rinnovati con la conseguenza inevitabile del crollo turistico della zona. In Francia ed in Germania i Governi concedono contributi a fondo perduto per la realizzazione di impianti di risalita mentre le spese di battitura delle piste sono sostenute dagli uffici di turismo e dai sindacati d'iniziativa.

In Italia, ai contributi governativi si sono spesso sostituite le concessioni di volumi edificabili. La rendita fondiaria e d'impresa ha perciò rappresentato un contributo occulto dall' "apparente" costo nullo per la collettività. Il problema, a parte tutte le considerazioni di carattere ecologico-ambientale, nasce quando, al rinnovo degli impianti obsoleti, la società di gestione ha già alienato tutto il patrimonio immobiliare ed investito parte del ricavato in altre operazioni economiche e commerciali. Il rischio è gravissimo e già si stanno prospettando, nella nostra provincia, le prime situazioni di questo genere. A tale scopo si propone pertanto lo studio di una normativa che vincoli le società di gestione degli impianti (le quali, spesso, sono anche le realizzatrici dei volumi abitativi) subordinando, ad esempio, le concessioni per la costruzione di detti impianti, al mantenimento in proprietà di una certa quota della cubatura costruita, da determinarsi in rapporto al valore degli impianti stessi. Un'altra proposta di carattere integrativo o alternativo alla precedente, potrebbe essere costituita dall'imposizione di un vincolo agli acquirenti delle singole unità immobiliari, consistente nel contemporaneo acquisto di determinate quote azionarie delle Società esercenti gli impianti a fune, in modo da creare un'interconnessione di interessi tale da scongiurare il pericolo di defezioni da parte degli imprenditori impegnati in settori trainanti, ma scarsamente remunerativi. Un approccio diverso al problema dello sviluppo delle aree montane, parte dalla considerazione che le attrezzature turistiche, e, quindi, anche gli impianti a fune, possono essere configurate come opere di urbanizzazione secondaria, in quanto svolgono una precisa funzione di supporto alla vocazione turistica del Comune e quindi ne giustificano in parte l'esistenza, per lo meno in certi termini di sviluppo. Potrebbe pertanto risultare interessante, specialmente in quelle situazioni che richiedono il recupero di bstagionalità, l'intervento diretto dell'Ente pubblico nella realizzazione di attrezzature per l'esercizio degli sport invernali. Il capitale dovrebbe, in tal caso, essere recuperato attraverso gli oneri di urbanizzazione.

(*) Dalla relazione del dott. Carlo BERTOLOTTI, Presidente Federazione Nazionale Imprese Trasporto a Fune al Salone Internazionale della Montagna di Torino - 1982.

3.3. Le ripercussioni ambientali conseguenti alla strutturazione di stazioni turistiche.

Volendo aprire una parentesi sull'aspetto ambientale del problema, ci sembra opportuno tener presente come qualsiasi opera edilizia sia un elemento di alterazione inserito nell'ambiente fisico. Occorre perciò accostarsi alla progettazione con grande umiltà e sensibilità. La configurazione paesaggistica dovrà suggerire le scelte più corrette ed il limite di carico sopportabile, ispirando, quando occorra, anche i più delicati interventi di bonifica ambientale perseguibili con l'urbanizzazione delle aree più degradate. (E' questo il caso non raro in montagna, ove le aree suscettibili di urbanizzazione inglobano pie traie o cave abbandonate nelle quali l'edificazione non crea problemi paesaggistici e consente la salvaguardia dei terreni migliori anche dal punto di vista agricolo). In ogni caso sarà sempre da tenere sotto costante controllo l'effetto visuale risultante dai vari punti di percorrenza delle vie d'accesso.

Mentre alla scala più ampia della pianificazione regionale possono venire in aiuto i parametri indicati dalle leggi urbanistiche, ad una scala ravvicinata la valutazione delle modalità d'intervento diventa molto complessa ed occorre affidarla a persone di grande sensibilità e profonda conoscenza della cultura locale. Il paesaggio "umanizzato" delle nostre montagne presenta caratteristiche che devono essere studiate a fondo prima di proporre insediamenti che potrebbero risultare mal tollerabili se non addirittura deturpanti. Le caratteristiche peculiari e comuni alle preesistenze edilizie possono essere così sintetizzate:

- Uniformità e mimetismo cromatico.

Questi effetti determinati dal costruire in pietra fanno apparire i nuclei di antica edilizia come parte integrante del paesaggio e, dal punto di vista formale, conferiscono dignità estetica persino al rudere più fatiscente.

- Compattezza degli agglomerati, modestia e frantumazione delle singole volumetrie

Queste caratteristiche sono nettamente in contrasto sia con realizzazioni edilizie di tipo estensivo e conseguente consumo di notevoli superfici, che con edifici multipiano di grande dimensione i quali potrebbero risultare "fuori scala".

- Casualità nell'incastro dei volumi; aggregazione senza ordine apparente; distribuzione quasi anarchica dei nuclei edilizi, senza rapporti di gerarchia formale od assi di simmetria.

A questi caratteri espressivi comuni a quasi tutte le preesistenze edilizie si sommano particolarità differenti fra valle e valle che debbono costituire indubbi condizionamenti per le scelte progettuali relative ai nuovi centri turistici.

Una generalizzazione della tipologia o/e volumetria dei nuovi insediamenti può non essere di utilità per la salvaguardia del paesaggio ed in alcuni casi può addirittura determinare un vero e proprio guasto ambientale. In linea generale si è soliti adottare formule che impongono l'altezza massima dei fabbricati e l'indice volumetrico per prevenire danni ambientali anche notevoli. Tali formule vengono imposte quando non si è in grado di esercitare un sicuro e costante controllo a partire dalla pianificazione territoriale fino alle fasi realizzative. In tal modo vengono ad essere elaborati e resi obbligatori indici e standards previsti da leggi urbanistiche emanate a misura della metropoli, mentre l'ambiente montano rimane ben lungi dall'essere tutelato da norme che non gli sono proprie. Infatti l'applicazione nel contesto montano dell'indice di cubatura può determinare la dispersione dei volumi, creando un contrasto con i nuclei abitati preesistenti, un consumo di preziose porzioni di ambiente naturale ed un impedimento per la vita associata, requisito essenziale per ogni centro turistico. E' pur vero che, operando in tal senso non viene corso il rischio derivante dall'assunzione di responsabilità di scelte non sempre popolari; tuttavia il processo di alterazione potrà essere realizzato per piccoli passi, in modo disorganico, apparentemente incruento, ma con un impatto per l'ambiente assolutamente imprevedibile. Si ritiene perciò che sia inutile e dannoso porre limiti generici ed artificiosi allo sviluppo edilizio, ma occorra piuttosto

di volta in volta, saper operare le scelte più idonee alla variabile morfologia del paesaggio alpino. L'effetto di disturbo ambientale di una costruzione non può essere valutato in modo direttamente proporzionale alla volumetria. Un piccolo volume può, in alcuni casi, deturpare un'intera zona, mentre volumetrie anche cospicue, possono talvolta essere inserite in modo indolore. Occorrerebbe pertanto l'adozione di piani particolareggiati e progetti integrali e tali da garantire che l'inserimento delle nuove costruzioni nell'ambiente e/o nei vecchi contesti abitativi, avvenga con risultati estetici e funzionali accettabili, favorendo altresì un'integrazione sociale tra i vecchi e i nuovi nuclei edilizi.

3.4. Altri elementi metodologici.

Ritornando alle schede di analisi urbanistica dei vari bacini, si fa presente che il rapporto fra letti turistici e letti residenziali è stato stabilito tenendo soprattutto conto delle necessità di utilizzo bistagionale e della potenzialità ricettiva già esistente nei comuni montani della Provincia di Cuneo. La dimensione degli impianti economicamente più valida, è stata ricercata tenendo conto non solo dei ricavi specifici, poichè in tal caso si correrebbe il rischio di dimensionare il complesso degli impianti per un afflusso medio settimanale degli utenti: ciò porterebbe ad una portata complessiva pari a circa il 30% di quella corrispondente alle punte massime di affluenza. In tale situazione il servizio offerto non sarebbe più appetibile per la clientela ed andrebbe a tutto svantaggio della stazione stessa. Esiste una condizione limite nella quale convergono pura convenienza economica e ragione di offerta del servizio, valorizzazione turistica del territorio, etc. In tal punto di incontro si può determinare una portata specifica ottimale degli impianti che nel nostro studio viene stabilita nello 0,70 di quella massima.

3.5. Il problema del recupero del patrimonio edilizio esistente.

In seguito all'avvento della società industriale, delle economie di scala applicate anche all'agricoltura ed alla grande movimentazione delle merci, la stessa sopravvivenza degli abitanti dei comuni montani è stata messa in crisi. Dall'inizio del secolo ad oggi si è venuto a determinare uno spopolamento che in taluni casi ha superato l'80% della popolazione residente iniziale. Ci si trova pertanto di fronte a un patrimonio immobiliare abbandonato il cui valore di ricostruzione risulta talvolta considerevole. Dal punto di vista sociale va ricordato che, spesso, questo patrimonio rappresenta l'unica ricchezza rimasta a chi non ha voluto o potuto abbandonare la terra d'origine e che, in mancanza d'altro, potrebbe trasformarsi nell'accumulazione iniziale, senza la quale non sarebbe in grado di decollare nemmeno la più piccola delle operazioni imprenditoriali. Sotto l'aspetto paesaggistico, pare superfluo sottolineare quale importanza abbia tale recupero in quanto si tratta di strutture ormai facenti parte dell'ambiente naturale antropizzato. Quanto all'aspetto culturale, si ritiene che proprio l'architettura civile e rurale sia il massimo risultato conseguito dal mondo occitano nel campo dell'arte applicata. La sua attualità deriva dall'autonomia rispetto ai grossi movimenti artistici istituzionalizzati del passato e quindi l'originalità che ne discende, se valutata con occhio attento, è paragonabile soltanto a quella conseguita da alcuni capiscuola. Per l'analisi della realtà turistica della Provincia di Cuneo e per poter operare raffronti tra situazioni diverse in termini qualitativi e quantitativi, sono state elaborate alcune carte basate su indici relativi alle infrastrutture ricettive potenziali ed all'emigrazione della popolazione verso aree economicamente più forti. La tavola N. 1 (Pag. 53) evidenzia lo spopolamento subito dai Comuni oggetto dello studio a partire dall'inizio del secolo. (1901 / 1981). La principale chiave di lettura di questa carta è quella che porta al confronto della ricettività potenziale esistente tra le varie zone attraverso la quantificazione delle strutture immobiliari abbandonate. Ci preme a questo punto precisare come, a nostro

avviso, debbono essere considerati oggetto di recupero non solamente l'insieme dei locali destinati a pura abitazione, ma tutto il volume fisico dell'immobile (compresa stalla e fienile) che in architettura rustica montana fa parte inscindibile del tessuto architettonico detto " spontaneo " che tanto avrebbe da insegnare agli operatori edilizi d'oggi, la cui fantasia costruttiva è stata soggiogata ai moduli ripetitivi e alle linee preferenziali imposte dal tecnigrafo. La seconda tavola (Pag. 55) propone ancora il dato dell'emigrazione, ma riferito al solo periodo 1951/1981. L'analisi comparativa di questi indici può essere finalizzata ad operazioni tendenti al riequilibrio del territorio attraverso un freno (o inversione di tendenza) al depauperamento di risorse umane ed economiche derivante dall'emigrazione. In questa direzione si collocano sia il recupero di volumi abbandonati che il perseguimento di obiettivi di intervento turistico in aree caratterizzate da potenzialità o necessità particolari. Mentre dall'emigrazione 1901-1981 può essere ricavato un indice di degrado fisico del territorio, dall'esodo post-bellico viene maggiormente evidenziato quello socio-economico. L'indice di spopolamento non è tuttavia sufficiente, di per sé, a definire la necessità di interventi conservativi o di recupero del patrimonio immobiliare, in quanto in molte località non solo è stato perseguito il recupero del vecchio, ma sono stati altresì realizzati vani in nuove costruzioni. Vengono in aiuto, per questa analisi, le carte N. 3 (stanze occupate stabilmente e stanze non occupate) (Pag. 57) e N. 4 (Pag. 59) (stanze costruite dopo il 1960 su stanze totali). La prima mappa definisce la ricettività potenziale dell'area, ma non chiarisce il grado di sfruttamento a fini turistici del patrimonio edilizio e la conseguente resa economica dello stesso. Dalla tavola N. 4 emergono le zone che hanno avuto uno sviluppo edilizio recente e quindi la stessa diviene elemento chiarificatore per la lettura della tavola precedente. Dal loro confronto emerge infatti come alcune aree che a prima vista possono apparire simili per quanto riguarda lo spopolamento, siano in effetti profondamente diverse nella quota di attività turistica che si svolge al loro interno. La tavola N. 5 (Pag. 61) presenta la distribuzione dei posti letto turistici (in alberghi, pensioni etc.) e posti letto disponibili in case private. Quest'ultimo dato è stato ricavato considerando una densità abitativa di 1,4 persone per stanza. Secondo le modalità tecniche seguite per i censimenti della popolazione, vengono considerate stanze tutti gli ambienti, facenti parte di un'abitazione, che abbiano dimensioni tali da consentire l'installazione di almeno un letto. Occorre precisare al riguardo che i dati contenuti nella tavola N. 5 sono a base comunale, mentre, spesso, le località turistiche della nostra provincia, sono disseminate in frazioni geografiche. Pertanto l'indicazione dei " posti letto in case private " è necessariamente riferita a tutto il territorio comunale, quando, ai fini della presente ricerca, sarebbe stata preferibile l'indicazione limitata alle località - stazione turistica o ai nuclei, più direttamente interessati. La tavola N. 6 (Pag. 63) invece, descrive i posti letto turistici (in alberghi, pensioni etc.) con la loro esatta ubicazione territoriale. I dati relativi ai "posti letto turistici" ed ai " posti letto disponibili in case private " (che costituiscono nell'insieme, l'offerta ricettiva teorica) non devono venire considerati come limite allo sviluppo. Trattasi infatti di un indice che tiene conto di un impatto ambientale " minimo " (in quanto po ne in evidenza i volumi esistenti, non sempre però utilizzati) e della necessità di un razionale utilizzo del patrimonio immobiliare esistente. Ciò non preclude affatto un ulteriore sviluppo immobiliare quando sia giustificato da iniziative turistiche e potenzialità di bacino che li rendano compatibili.

4.0. Le varie ipotesi di possibile sviluppo.

Confrontando questi dati con quelli ricavati dall'analisi delle potenzialità fisiche dei bacini sciabili ed alla conseguente ipotesi di infrastrutture ricettive necessarie alla loro gestione non passiva, si possono formulare diverse ipotesi di sviluppo. Non è compito del presente studio affrontare il tema più politico delle scelte; tuttavia già all'analisi dei dati ricavati con il metodo sintetico adottato, si possono intravedere i termini tecnici che dovranno essere oggetto di discussione con le comunità locali. La cartografia d'in

sieme evidenzia inoltre come alcuni bacini, confinando con zone egualmente utilizzabili dal punto di vista sciistico, potrebbero estendersi a vallate limitrofe. Operazioni del genere consentirebbero da un lato lo utilizzo di agglomerati urbani con volumi turistici già esistenti e parzialmente o per nulla utilizzati nel periodo invernale ed il contemporaneo risparmio nella costruzione di infrastrutture ricettive tali da creare discutibili impatti ambientali. Un'analisi di larga massa (che tuttavia può essere molto indicativa) pone in evidenza come gli investimenti occorrenti per gli impianti di risalita e per la realizzazione delle relative piste di discesa ammontano a circa 1/10 di quelli necessari per attrezzare la stazione delle indispensabili infrastrutture quali le vie d'accesso; il piazzale per i parcheggi; acquedotti; servizi commerciali per residenti; mezzi sgombrare neve; attrezzature alberghiere; attrezzature turistico-ricettive per ospiti di passaggio etc. Tale considerazione dimostra quale peso abbia l'infrastruttura esistente ed il suo grado di utilizzazione nelle scelte di sviluppo turistico delle aree montane. Per il perseguimento di risultati ottimali in questo campo, si ritiene debba essere indispensabile il superamento delle delimitazioni amministrative a livello comunale, di Comunità Montana e, talvolta, di Comprensorio che, nello studio fisico e sociale della realtà montana, risultano spesso artificiose e non rispondenti alle esigenze locali. Per tale motivo, l'Amministrazione Provinciale ha inteso affrontare questo tema di estrema importanza per la soluzione dello sviluppo economico della nostra montagna, stante l'ampiezza della sua competenza territoriale che le consente di non arrestarsi ad ogni spartiacque.

5.0. Le indicazioni emergenti a livello di singole aree.

Dalla lettura dei dati riguardanti la distribuzione della popolazione e delle infrastrutture, riportati sulle Tav. n. 4 - 5 e 6, si possono sinteticamente configurare alcune situazioni tipo:

1° - il primo gruppo comprende i Comuni con :

- alto indice di spopolamento sia riferito al 1901 che al 1951;
- altrettanto elevata percentuale di vani non occupati stabilmente rispetto ai vani totali;
- bassa percentuale di vani costruiti dopo il 1960.

Si tratta della situazione di "massimo degrado".

La vocazione turistica di queste aree risulta in gran parte da sfruttare e lo stesso riutilizzo dei volumi abbandonati non viene attualmente stimolato da alcuna causa esterna. (è questo il caso di quasi tutti i Comuni della Valle Maira).

2° - la seconda situazione è quella che si presenta nei Comuni con :

- basso indice di spopolamento;
- quote percentuali dei vani occupati stabilmente sui vani totali, superiori al 50%;
- alto numero di stanze costruite dopo il 1960.

Potremmo denominare tali comuni "ad attività economica mista".

Si trovano in questa fascia le zone di fondovalle nelle quali gli addetti ai settori industriali ed agricolo prevalgono su coloro che si dedicano ad attività in qualche modo legate al turismo (es.: Bagnolo - Paesana - Brossasco - Chiusa Pesio - Garessio).

3° - la terza categoria raggruppa Comuni con :

- indice di spopolamento medio-alto, se riferito al 1901; più limitato, per il periodo 1951/1981;
- rapporto fra stanze occupate dalla popolazione residente e le stanze totali, decisamente basso;
- patrimonio edilizio di costruzione prevalentemente posteriore al 1960.

Potremmo denominare tali Comuni ad "attività prevalentemente turistica".

Si tratta delle località di media ed alta quota nelle quali la seconda casa caratterizza il tessuto urba-

no e l'economia ha subito una trasformazione da agricola in turistica. Es. (Limone P.te - Frabosa Soprana - Frabosa Sottana).

4° - infine, un ultimo gruppo di Comuni, risulta essere quello che :

- presenta alti indici di spopolamento sia riferiti al 1901 che al periodo successivo al 1951;
- un rapporto fra stanze occupate e stanze totali molto elevato;
- un'alta percentuale di vani costruiti dopo il 1960.

Potremmo denominare tali Comuni ad " attività turistica monostagionale ".

Ci si trova in questo caso in situazioni nelle quali sono state avviate politiche turistiche mono-stagionali; i vecchi volumi sono stati in gran parte ristrutturati e la seconda casa prevale sull'abitazione del residente, il quale tuttavia, per la brevità della stagione turistica estiva, non sempre trova in loco risorse economiche sufficienti per una vita decorosa. Si riscontra pertanto, dopo il temporaneo " boom " determinato dalla costruzione delle seconde case, una tendenza al deflusso migratorio verso altre aree. Es. (Sampeyre - Pradleyes - Entracque).

In base alla precedente classificazione il territorio provinciale può essere suddiviso nelle seguenti zone:

A) - VALLI VARAITA E PO

Ad eccezione della zona di fondovalle, comprendente i Comuni di :

BAGNOLO - PAESANA - BROSSASCO - in cui si registra una realtà socio-economica rientrante pienamente nella situazione n.2, (" comuni ad attività economica mista ") per i restanti Comuni si riscontra un'emigrazione media del 78% riferita al 1901 e del 58% riferita al 1951. La disponibilità di vani turistici in abitazioni private è del 73% mentre le stanze costruite dopo il 1960 rappresentano il 35% del totale.

Si tratta di ricettività molto simili a quelle delle aree turisticamente più sviluppate. La zona rientra sicuramente nella situazione n.4, ("Comuni ad attività turistica monostagionale ") caratterizzata da un discreto grado di realizzazioni turistico-ricettive le quali, tuttavia, presentano uno scarso livello di utilizzo durante l'arco dell'anno. In questa area risulta indispensabile il perseguimento della bistagionalità turistica mediante la realizzazione di impianti sciistici di risalita. Soltanto in tale caso potrà essere invertita la tendenza registrata in quest'ultimo decennio, di un ulteriore movimento migratorio verso la pianura. Non costituiscono sostanzialmente motivo di eccezione le situazioni di Pontechianale e di Crissolo. Come è noto e come verrà più dettagliatamente esaminato in sede di analisi dei singoli bacini sciistici, Pontechianale presenta situazioni di difficoltà di mantenimento del manto nevoso e Crissolo si trova in stato di crisi, causa l'obsolescenza degli impianti. Diversa è la situazione di Paesana, ove gli impianti di Pian Munè sono ubicati a circa 14 Km. dal concentrico e potrebbero forse trovare collocazione maggiormente produttiva in un contesto più ampio che ne valorizzi le potenzialità.

B) - VALLI GRANA E MAIRA

Dall'analisi dell'indice di spopolamento, sia riferito al 1981 che al 1951, del dato sulla disponibilità di posti letto in case private e dell'epoca di costruzione delle stesse, l'area risulta senza dubbio la più degradata della Provincia di Cuneo. Fanno eccezione soltanto alcuni comuni della bassa e media valle Grana che, data la vicinanza al fondovalle, hanno potuto mantenere una discreta quota di popolazione residente, ove peraltro si manifesta un certo pendolarismo, sia per ragioni di lavoro che per l'utilizzo di servizi generali. In genere però all'esodo della popolazione residente ed al conseguente abbandono delle infrastrutture abitative, non è subentrato un massiccio recupero delle stesse a fini turistici. La tendenza allo spopolamento ha raggiunto, in più casi, limiti oltre i quali la situazione potrebbe divenire irreversibile. Occorre pertanto stimolare ogni iniziativa turistica che permetta di recuperare quelle ormai scarse risorse umane che ancora esistono in loco, favorendo, nel rispetto e salvaguardia dei valori ambientali, anche la rendita fondiaria e la rivalutazione economica delle infrastrutture edilizie al fine di con

sentire un minimo di accumulazione iniziale di capitale che è presupposto e fondamento di ogni imprenditorialità economica. Non bisogna dimenticare che queste aree, proprio per il loro abbandono e degrado, rappresentano ancora uno dei pochi ambienti antropizzati che hanno mantenuto il fascino e la bellezza incontaminata delle cose primordiali e sono testimonianza di una cultura che ha lasciato grandi segni nella attuale società della Provincia di Cuneo. Sarebbe perciò auspicabile che la sensibilità del pianificatore cercasse di favorire la realizzazione di impianti di risalita in punti strategici nei quali poter innescare sia il processo di recupero (senza peraltro compromettere le caratteristiche ambientali) che il miglioramento del grado di utilizzo delle strutture turistiche esistenti. Molta attenzione dovrebbe perciò essere rivolta a quei bacini potenziali che si trovano ad incidere su situazioni del tipo N.1° (" massimo degrado ") e N.4° (" attività turistica monostagionale ").

C) - VALLI STURA E GESSO

Lo spopolamento di queste vallate è notevole, anche se non sono raggiunte le quote massime provinciali ad esclusione dei comuni dell'alta Valle Stura (Argentera, Pietraporzio, Sambuco), i quali tuttavia hanno, in valore assoluto, una scarsa incidenza sul complesso analizzato. La disponibilità di stanze non occupate stabilmente, ad eccezione di Entracque ed in una certa misura di Vinadio, non risulta molto alta. Si tratta di una realtà abbastanza composita che rientra, a seconda dei casi, nella seconda situazione tipo (Demon tē), nella 4° (Entracque, Vinadio) e nella 1° (comuni restanti). La fascia montana della Provincia di Cuneo che va dal Monviso al gruppo dell'Argentera (aree A-B-C) possiede, senza dubbio, valori ambientali tra i più interessanti e caratteristici che si possono riscontrare nelle zone alpine. La difesa e la valorizzazione di queste straordinarie qualità naturali non devono però indurre ad azioni conservative ottuse. Qualunque scelta di politica territoriale che non tenga conto della valorizzazione delle potenzialità economiche locali, porta inesorabilmente all'emigrazione, all'abbandono del territorio ed al suo degrado fisico, idrogeologico e biologico. Una montagna senza abitanti è una montagna morta.

D) - VALLE VERMEGNANA

Ha in Limone il suo polo turistico traente, mentre per Vernante si registrano benefici indotti. L'indice di spopolamento (periodo 1951 - 1981) per Limone risulta decisamente basso (19%) essendo dell'ordine di quello che si riscontra nei Comuni di fondovalle economicamente più forti. Vernante, risentendo di questo influsso presenta un indice ancora relativamente accettabile (30%). Per quanto riguarda la ricettività esistente in alloggi privati, a Limone si rileva la punta massima provinciale, sia in valore assoluto che percentuale; soltanto il 12% dei vani abitabili è occupato dai residenti. A Vernante la percentuale sale al 42%. L'area può quindi essere classificata nella 3a situazione tipo, con qualche riserva per Vernante che potrebbe aspirare ad una politica turistica meno dipendente da Limone.

E) - AREA MONREGALESE

Corrisponde all'incirca alla zona montana del Comprensorio di Mondovì, esclusa l'alta Valle Tanaro, al di sopra di Garessio. Storicamente è caratterizzata da uno spopolamento medio che si aggira intorno al 60 % nel periodo dal 1951 al 1981 (esclusi i Comuni di Chiusa Pesio e Garessio i quali hanno opportunità economiche al di fuori del settore turistico). Ci si trova comunque in una situazione decisamente migliore rispetto alla media provinciale ed in particolare di quella di alcune aree dei comprensori di Cuneo e Saluzzo che hanno subito emigrazioni, nello stesso periodo superiori all' 80 %. Circa il rapporto fra stanze occupate stabilmente e stanze turistiche si può notare, nei Comuni posti a quota superiore agli 800 m, una netta prevalenza di queste ultime. Si tratta pertanto di un'area che, per la sua parte montana, può collocarsi, in linea di massima nella situazione tipo n° 3, (" attività prevalentemente turistica ") mentre le zone poste a quota inferiore (Chiusa Pesio, Garessio) possono essere assimilate alla situazione n° 2. ("attività economica mista").

F) - ALTA VALLE TANARO

Riguardo all'emigrazione verificatasi nel periodo " 1951 - 1981 ", che è significativa per una collocazione economica dell'area, si possono riscontrare due realtà nettamente diverse fra loro: Ormea, con un indice di spopolamento del 42% può essere collocata nella 2^a categoria, mentre la zona di Briga Alta, presentando un'esodo, nell'ultimo trentennio, pari al 58 % della popolazione residente iniziale, denuncia in modo inequivocabile lo stato di abbandono progressivo in cui viene a trovarsi. Purtroppo, alla data di stesura del presente studio, non sono ancora disponibili i dati dell'ultimo censimento riguardanti le classi di età. Risulta tuttavia intuibile che l'assetto socio-economico subirà un continuo ed inesorabile peggioramento con l'invecchiamento della popolazione. Per avere un'idea della dinamica di questo indice è utile ricordare che l'età media dei residenti, nelle zone di tipo 1 è passata dai 39 anni nel 1951 ai 48 anni nel 1971. La proiezione di questi dati, per il futuro, porta a prevedere risultati non solo allarmanti, ma addirittura catastrofici qualora non si proceda, in tempo utile, al varo di una efficace politica economica che consideri anche il turismo come elemento trainante dell'economia di montagna.

6.0. I problemi di accessibilità ai bacini sciistici.

In data 12 dicembre 1979, il Consiglio Provinciale tenne una seduta "aperta" sul tema " Le comunicazioni stradali, ferroviarie ed aeree in provincia di Cuneo " nel corso della quale emerse, con estrema chiarezza, lo stato di isolamento della Provincia di Cuneo e di arretratezza delle principali vie di comunicazione. Da allora la situazione non è mutata sostanzialmente, e quindi, purtroppo, si è costretti a ripetere considerazioni che paiono ormai ovvie. Lo sviluppo dei bacini sciistici della provincia di Cuneo, in modo primordiale, è subordinato alla facilità di accesso dalle aree esterne, motivo per cui, anche in questo settore, il sistema delle comunicazioni assume un ruolo trainante. Per chiarezza di esposizione, si è ritenuto di affrontare il problema suddividendolo in una serie di articolazioni e precisamente considerando l'accessibilità:

- dalle aree esterne alla Provincia;
- dai principali centri della pianura cuneese;
- dai punti di fondo - valle;
- dagli aeroporti e dalle ferrovie.

6.1. L'accessibilità dalle aree esterne alla Provincia.

L'esame della cartina N° 7 (Pag. 65) pone in evidenza le seguenti situazioni:

- La stazione turistica di Montoso (Bagnolo Piemonte) trovasi al confine con la provincia di Torino, nelle vicinanze di Pinerolo, con notevole comodità di accesso dalla zona sud dell'area metropolitana Torinese.
- La valle Po (stazioni di Crissolo e Pian Munè di Paesana) si trova in diretta connessione con la città di Saluzzo. L'accessibilità dall'area metropolitana torinese non presenta particolari difficoltà. Al contrario, l'accessibilità dall'area Astigiana - Albese, incontra limiti rilevanti dalle ben note carenze della S.S. 231 e del collegamento trasversale Bergoglio - (Roreto) - Marene - Savigliano - Saluzzo (che peraltro questa Amministrazione Provinciale ha iniziato a rammodernare). Analogo discorso vale per l'accessibilità dalla Liguria (Savonese e Genovese) per le strozzature del tratto di valico della autostrada " Torino - Savona ".
- La Valle Varaita, rispetto alla area metropolitana Torinese, presenta difficoltà di accessibilità dovute

alla strozzatura esistente nel tratto " Saluzzo - Verzuolo " della S.S. 589. Migliore l'accessibilità dai centri della pianura Cuneese (Racconigi - Savigliano e Fossano). Difficoltà analoghe a quelle della valle Po, si presentano per l'Albese e l'Astigiano e per le provenienze dalla Liguria.

- La Valle Maira presenta una duplice possibilità di accesso sia verso Busca (e il Saluzzese - Savigliano) e sia verso Caraglio (ed il Cuneese - Monregalese). Permangono, aumentate, le difficoltà di raggiungimento dall'area metropolitana Torinese, causa le limitazioni della S.S. N° 589. " Dei laghi di Avigliana ".*.

Se si considerano le provenienze dalla Liguria, costituisce un limite notevole la S.S. 564 " Mondovì - Cuneo ", con i noti problemi dello svincolo autostradale di Mondovì e delle carenze viarie dell'attraversamento di Cuneo. Analoghe valutazioni possono essere fatte per la Valle Grana. Si considerano in modo unitario i problemi di accessibilità alle Valli Stura, Gesso e Vermentagna, che convergono su Borgo S. Dalmazzo. Tutte e tre sono partecipi delle strozzature dei nodi di Borgo S. Dalmazzo e di Cuneo; delle gravi limitazioni della S.S. 231 (per le provenienze dall'Albese e dall'Astigiano); delle analoghe limitazioni per le provenienze dall'area metropolitana Torinese e dal Monregalese (Liguria). Non certamente agevoli, data l'altezza del valico (mt. 2.000), possono essere le possibilità di raggiungimento della Valle Stura dal versante francese, anche perchè in detto versante vi sono numerose stazioni di sport invernali, alcune delle quali ormai affermate in campo internazionale (Pra Loup - Var - la Condamine, etc.) mentre la zona di confine non offre apprezzabile disponibilità di clientela, suscettibile di utilizzare le stazioni invernali del versante italiano. Diverso è il discorso per Limone Piemonte, ove l'esistenza della ferrovia (Torino - Cuneo - Ventimiglia - Nizza) e del traforo del colle di Tenda, pur con le gravi limitazioni della strada di Valle Roya, permettono una certa accessibilità sia dal versante italiano che da quello francese (Monaco - Nizza) che da quello Ligure sud-Occidentale (Sanremo).

- Il gruppo delle Valli Monregalesi viene considerato unitariamente in quanto tutte convergono sull'asta di fondovalle (S.S. 28) e sulla parallela Autostrada " Torino - Savona ". Per quest'ultima si ricordano le riserve espresse in precedenza circa le difficoltà del tratto di valico, per le provenienze dalla Liguria sottolineando peraltro il fatto che il percorso risulta di gran lunga abbreviato rispetto a tutte le altre stazioni dell'arco alpino Cuneese. Importanza decisiva per le provenienze dall'Albese - Astigiano, potrà avere in futuro il completamento della strada di fondovalle Tanaro, la quale porrà le stazioni Monregalesi ad una quasi equidistanza a quelle del Saluzzese.

- Le stazioni sciistiche della Valle Tanaro (Upega - Ormea e Colle Casotto di Garessio) presentano problemi di accessibilità abbastanza variegati. Premesso che ricadono in parte sotto influenza ligure, occorre ricordare che la S.S. 28, nel tratto Ceva - Garessio, presenta alcune strozzature in corrispondenza degli abitati di Bagnasco e Nucetto. Ciò condiziona in parte le provenienze dal Savonese. Situazione di gran lunga peggiore presenta la S.S. 582 del Colle S. Bernardo di Garessio che, per acclività, ristrettezza di carreggiata, tortuosità e difficoltà di transito sul colle S. Bernardo, costituisce un itinerario difficile, specie durante la stagione invernale. Anche la S.S. 28 (da Imperia) se è stata radicalmente ammodernata nel tratto Imperia - Pieve di Teco (traforo del colle S. Bartolomeo e relativo viadotto), costituisce ancora nel tratto Pieve di Teco - Ormea, una via di comunicazione con basso livello di servizio.

* L'accessibilità dall'area metropolitana torinese alle Valli Maira e Grana risulterebbe più scorrevole mediante l'utilizzo del collegamento " Saluzzo - Villafalletto - Busca - Dronero " (per la Valle Maira) oppure del collegamento " Saluzzo - Villafalletto - Tarantasca - Caraglio " (per la Valle Grana), che peraltro comportano percorrenze maggiori.

6.2. L'accessibilità dai principali centri della pianura cuneese.

Anche per questo tipo di analisi è necessario prendere visione della cartina N° 8 (pag. 67) da cui balza evidente l'esistenza di tre centri principali (Saluzzo - Cuneo e Mondovì) e di due nuclei secondari (Ceva e Garessio - Ormea). Detti centri funzionano naturalmente come collettori delle valli che ad essi fanno capo. In genere trattasi di situazioni ben definite quali :

- le valli Po e Varaita, su Saluzzo;
- le valli Grana, Stura, Gesso, Vermentagna su Cuneo;
- le valli Monregalesi, su Mondovì.

Discorso a parte comportano la valle Maira e le valli Pesio ed Ellero che si trovano ai margini delle zone di influenza, la prima tra Cuneo e Saluzzo e le seconde tra Cuneo e Mondovì. Il nucleo Ormea e Garessio, costituisce una parte a se stante che trova nelle rispettive attrezzature ricettive e alberghiere una propria individualità che verrà di gran lunga rafforzata allorquando verrà risolto il problema del miglioramento della S.S. 28. Ceva costituisce invece il polo di riferimento per la valle Mongia (Viola S. Greè). L'individuazione dei poli suddetti porta ad approfondire l'esame se detti centri svolgono (o potrebbero svolgere) una funzione di " rango superiore " nell'offerta di servizi complementari alle attività delle stazioni invernali che gravitano su di essi. Al momento attuale, ad eccezione del fenomeno commerciale, cioè quali fonti principali di approvvigionamento, non sembra che tali centri abbiano già raggiunto molti risultati concreti in tal senso, del resto auspicabili perchè solo agglomerati urbani di quelle dimensioni possono offrire determinate soglie di servizi, tali da poter fungere da supporto ai più piccoli centri, sedi di stazioni invernali. La gamma delle ipotesi è vastissima e va dall'attività di coordinamento turistico, promozione di spostamenti a scopo turistico, iniziative culturali e ricreative; valorizzazione delle bellezze naturali, artistiche, folcloristiche, gastronomiche del territorio, offerta di strutture ricettive integrative; offerta di servizi speciali (prenotazioni di viaggi; di posti letto; terminal aeroportuali, servizi ferroviari etc); campagne di promozione commerciale di prodotti tipici - etc. Va peraltro sottolineato che l'avvenuta costituzione del " Consorzio turistico del Monregalese " e la prossima costituzione della S.P.A. " Pro - Tur Valli Saluzzesi " costituiscono una interessante premessa per l'avvio di iniziative del genere.

6.3. L'accessibilità dai punti di fondo valle.

La carta N° 7 (Pag. 65) evidenzia la posizione dei bacini rispetto al fondovalle indicando altresì le distanze, articolate per fasce . L'analisi della accessibilità dai poli di fondovalle ai bacini sciistici, fa parte integrante della descrizione particolareggiata di ogni singolo bacino, a cui si rinvia. Si ritiene peraltro, a questo proposito, accennare brevemente ad un grosso problema che costituisce, anch'esso, un " nodo " per lo sviluppo delle stazioni sciistiche dell'arco alpino cuneese. Ci si riferisce ai collegamenti delle stazioni con i centri di fondovalle e/o le stazioni ferroviarie, mediante i servizi pubblici di linea. Molte sono le carenze in questo settore. E' difficile infatti e quasi sempre molto scomodo, raggiungere le diverse stazioni invernali per chi è privo di mezzo proprio o non fa parte di gruppi organizzati con mezzi specifici. Soltanto Limone Piemonte gode del vantaggio del mezzo ferroviario. Altre stazioni non hanno nemmeno linee di pubblico servizio. Ciò comporta necessariamente uno sforzo organizzativo per armonizzare esigenze locali ed esigenze turistiche e per coordinare iniziative stagionali a più vasto raggio (come ad es. gli orari dei treni, che potremmo chiamare "della neve") con servizi specifici di autopullman diretti alle singole stazioni sciistiche, in modo da offrire all'utenza servizi accettabili soprattutto in termini di tempi di percorrenza.

6.4. L'accessibilità dagli aeroporti e dalle ferrovie.

Gli studi compiuti per il Piano regionale dei trasporti concordano nell'affermare che il Piemonte Sud-occidentale ed in particolare la provincia di Cuneo risulta scartata da accessibilità tollerabili ai principali aeroporti del Triangolo industriale, come risulta dalla seguente tabella, per i poli aventi maggior rilevanza ai fini della presente ricerca:

" tempi di percorrenza consentiti dagli attuali collegamenti stradali tra:
poli comprensoriali e gli aeroporti di Caselle - Linate - Malpensa - Genova.

Polo Comprensoriale	Aeroporti			
	Caselle	Linate	Malpensa	Genova
Cuneo	1h. 40'	3h. 30'	3h. 15'	1h. 55'
Saluzzo	1h. 20'	3h. 10'	3h.	2h.
Mondovì	1h. 20'	3h. 25'	2h. 55'	1h. 25'

Tale situazione ha determinato l'inserimento nel Piano Regionale dei Trasporti dell'Aeroporto di Cuneo - Levaldigi quale struttura di 3° livello. Occorre in primo luogo osservare che detto Aeroporto è situato al centro geografico della pianura cuneese in posizione quasi equidistante da Saluzzo e da Cuneo (meno di 20 Km.) e a circa 30 Km. da Mondovì. E' evidente la rilevanza che può assumere una tale infrastruttura nella ipotesi di uno sviluppo (peraltro ormai avviato) delle linee c.d. di 3° livello, anche e soprattutto ai fini turistici. L'aeroporto sta per essere dotato di segnaletica luminosa notturna, il che amplia in modo notevole le sue possibilità operative. Dovrebbe inoltre a breve termine venire aperto al traffico turistico nazionale ed internazionale e così avere la possibilità di stabilire relazioni con una area eccezionalmente fiorente quale è la Costa Azzurra. Per quanto riguarda i servizi ferroviari, già si è accennato alla linea " Torino - Cuneo - Limone - Ventimiglia - Nizza ". La città di Mondovì è discretamente servita per quanto riguarda le provenienze sia da Torino che dalla Liguria. Saluzzo invece denuncia carenze, anche vistose per i suoi collegamenti con la metropoli torinese. Assolutamente carenti sono invece i collegamenti trasversali di cui la linea Cuneo - Fossano - Cavallermaggiore - Bra - Alba - Asti - Mortara - (Milano) dovrebbe costituire l'asse portante, ma le cui condizioni di esercizio attuali escludono significative possibilità di utilizzazione a scopo turistico.

7.0. L'evoluzione storica dello sviluppo turistico dell'arco alpino cuneese.

La più affermata stazione sciistica delle Alpi Marittime è senza dubbio Limone Piemonte. Nata ancora prima della seconda guerra mondiale, era riuscita a svilupparsi, specie quando venne raggiunta (e superata) dalla ferrovia Torino - Cuneo - Ventimiglia - (Nizza) che consentì il collegamento con la Costa Azzurra la Riviera dei Fiori e l'entroterra piemontese. A seguito degli eventi bellici la ferrovia venne distrutta nel tratto francese e verso la Liguria. Per lunghi anni, fino al 1979, Limone fu peraltro collegata con Cuneo (Torino e Genova) dal tronco ferroviario rimasto intatto sul versante italiano. L'esistenza di questa infrastruttura e la strada internazionale del Colle di Tenda permisero alle forze endogene impen-

ditoriali di attuare un vigoroso progressivo sviluppo sia degli impianti di risalita, sia delle infrastrutture abitative (anche se queste ultime, al di fuori di un chiaro disegno urbanistico). All'inizio degli anni " 60 " altre stazioni turistiche invernali vennero avviate in diverse valli della provincia di Cuneo, in genere dove preesistevano strutture alberghiere e/o tradizioni di turismo estivo. E' il caso di Crissolo, già ben conosciuta come base per le scalate al Monviso e che ricevette impulso e sviluppo da una serie di iniziative, anche in questo caso, per la maggior parte endogene. Diverso è il caso di Lurisia - Terme, ove si avviò una politica di bistagionalità tendente all'ottimale utilizzo delle preesistenti strutture alberghiere legate allo stabilimento idrotermale. In questo caso lo sviluppo è da attribuire a forze imprenditoriali in parte di origine esterna (Ligure). Dobbiamo ascrivere all'iniziativa di imprenditori della area Torinese il sorgere della stazione Rucas di Montoso, (Bagnolo Piemonte) anche se lo sviluppo successivo fu poi merito di forze locali. Frabosa Soprana, nel 1960, risultava già dotata della seggiovia di Monte Moro e di ben 4 skilift, opere queste realizzate da gruppi economici provinciali. Analogo è il caso di Pontechianale, sorto nei primi anni " 60 " per volontà di operatori economici della Valle Varaita. Successivamente si verificò lo sviluppo delle zone di Pratonevoso e di Artesina, chiaramente di impronta ligure, i cui promotori operarono secondo determinati schemi su un vasto territorio urbanizzando direttamente certe aree e cedendone altre ad operatori anche locali. Il disegno d'insieme che ne è risultato, appare non sufficientemente organico e scarsa è l'integrazione dei moduli abitativi con il territorio. Parallelamente nelle Valli Monregalesi si sviluppavano, soprattutto dal punto di vista abitativo, alcuni centri, che acquisirono dimensioni tutt'altro che trascurabili (es. S. Giacomo di Roburent - Serra di Pamparato). Si è trattato di iniziative locali collegate con capitali e imprenditori liguri e destinate soprattutto al turismo estivo con modeste appendici per il turismo invernale, che si cerca ora di razionalizzare e sviluppare in modo da conferire a questi centri parvenza e dignità di stazioni turistiche bistagionali. Una situazione per alcuni versi analoga si è riscontrata per Sampeyre, ove, in vista di uno sfruttamento di un bacino sciistico di grandi proporzioni e notevoli caratteristiche (come si può desumere dall'apposita scheda) venne avviato da forze locali un processo di incremento delle strutture abitative, che, per ora è rimasto fine a se stesso (anche se durante la stagione estiva notevole è l'affluenza). La stazione di Valle dei Castori (Garesio) è da attribuire a imprenditori liguri. Viola S. Greè è tra le ultime nate delle più importanti stazioni sciistiche dell'arco alpino cuneese. Anch'essa è il prodotto di iniziativa ligure e costituisce un salto di qualità nel modo di concepire l'impostazione di un centro di sport invernali. I volumi abitativi sono di entità rilevante : peraltro occorre riconoscere una certa originalità e razionalità nella loro collocazione funzionale. Per Bersezio - Argentera, pur essendo più recente della precedente, è mancato quel disegno guida che avrebbe dovuto e potuto ispirare la realizzazione di un centro invernale di alto livello in una zona che gode dal punto di vista paesaggistico di qualità notevoli. Pare che l'iniziativa imprenditoriale faccia capo a gruppi finanziari prevalentemente provinciali. Il rapido " excursus " circa l'evoluzione delle stazioni turistiche invernali cuneesi consente di porre in rilievo come accanto ad iniziative imprenditoriali provenienti dalla Liguria ed interessanti in modo quasi esclusivo l'area Monregalese, le altre iniziative hanno fatto capo o a imprenditori della Provincia (anche se associati in vario modo a forze esterne) o addirittura ad imprenditori residenti nelle valli interessate. Trattasi di un dato significativo per poter mettere in evidenza eventuali fenomeni di " colonizzazione economica ", di per sé non a priori negativi quando c'è il rispetto di determinati valori ambientali e socio-economici che dovrebbero essere tutelati dalle Autorità locali. Sorgono problemi quando si tratta di affrontare iniziative di largo respiro : la creazione di una stazione sciistica di richiamo internazionale comporta non solo rilevanti sforzi finanziari, ma anche capacità progettuali, manageriali ed organizzative che non è sempre possibile reperire in ambiti territoriali limitati. A questo proposito si richiamano le precise puntualizzazioni fatte nel Quaderno N° 38, ove l'argomento è ampiamente trattato. Solo da una equilibrata e consapevole concentrazione di sforzi delle autorità locali (ed anche di quelle responsabili di ambiti territoriali, come le Comunità Montane, i Comprensori, la stessa Provincia) e degli operatori economici interessati, si possono raggiungere sod-

disfacenti risultati che salvaguardino gli interessi pubblici pur concedendo alla parte privata un onesto margine di impresa. Occorre infatti ribadire che lo sviluppo turistico montano, nelle aree che presentano tale vocazione rappresenta forse una delle pochissime possibilità di mantenimento di una copertura umana sul territorio. Di qui l'importanza delle scelte che devono essere effettuate e - soprattutto - del "modo" con cui tali scelte vanno concretate. Di fronte a tali necessità imprescindibili di tutto l'arco alpino cuneese, esiste una situazione di risorse finanziarie in ambito provinciale, in parte notevole non reinvestite in attività locali. Il Convegno sul " Credito in Provincia di Cuneo ", promosso dalla Amministrazione Provinciale nel maggio 1978; ha offerto precise indicazioni in tal senso, collocando il rapporto impieghi/depositi in provincia di Cuneo sull'ordine del 33.1% (dati anno 1976) contro una media regionale del 46,6%. In altri termini (peraltro grezzi e con un certo margine di imprecisione) ciò significava che nello anno considerato, dei 1.561 miliardi raccolti, solo 517 vennero reimpiegati in ambito provinciale, mentre i restanti 1.044 miliardi furono reimpiegati altrove. Tali dati non variano sensibilmente in tempi più recenti (anno 1981) rispetto ai quali si ricava (Bollettino Banca d'Italia) che dei 3.716 miliardi raccolti, solo 1.352 vennero reimpiegati in provincia (= 36,37%) mentre i restanti 2.364 miliardi vennero avviati altrove . Trattasi evidentemente di generalizzazioni che vanno prese con le dovute cautele, che però indicano, nei loro termini approssimativi l'ampiezza del fenomeno. Come riuscire ad incanalare anche una piccola parte di queste risorse verso un graduale e vitale sviluppo turistico ?

Si debbono, per necessità, anticipare a questo punto alcune considerazioni che verranno fatte in sede di conclusione e cioè che:

- il mercato turistico è notevolmente fluttuante;
- non si può pensare di investire in infrastrutture turistiche " dovunque e comunque ";
- occorre fare riferimento alla domanda turistica non solo a scala locale, ma a quella regionale, nazionale e internazionale;
- la scelta di una località da infrastrutturare - specie in questi periodi di stagnazione economica - va fatta nel modo più oculato possibile e con criteri di estrema modernità, al fine di essere in grado di offrire prodotti di sicuro richiamo e di certa resa imprenditoriale.

Detto questo, è doveroso ricordare come a livello provinciale due sono le iniziative sorte per cercare di avviare e riorganizzare i processi di sviluppo turistico. Nel 1981, ad iniziativa del Comitato Comprensoriale di Mondovì, è stato costituito il " Consorzio turistico del Monregalese ", cui hanno aderito il Comune di Mondovì; le Comunità Montane delle " Valli Monregalesi "; della " Alta Val Tanaro - Mongia e Cevetta "; dell' " Alta Langa " ; questa Amministrazione Provinciale, ed alcuni Comuni minori. Detto Consorzio ha per scopo di sviluppare il turismo nell'area monregalese mediante:

- 1 - Attività promozionale diretta ed indiretta intesa a diffondere l'immagine del bacino turistico delle Valli Monregalesi attraverso la redazione e diffusione di opuscoli, notiziari, pieghevoli e inserti-stampa.
- 2 - Organizzazione e vendita dell'offerta turistica : gestione unitaria e centralizzata delle disponibilità dei posti - letto ed altre attrezzature (con l'eventuale intermediazione di agenzie ed organizzazioni turistiche).
- 3 - Predisposizione, valorizzazione e pubblicizzazione di itinerari turistici; organizzazione di gite turistiche, con particolare attenzione al patrimonio artistico e culturale del Monregalese.
- 4 - Ricerca di collegamenti per indirizzare l'attività di promozione verso particolari segmenti di domanda e certe fasce di utenza.
- 5 - Attività di formazione ed informazione : organizzazione di corsi di qualificazione per operatori turistici.
- 6 - Reperimento di nuovi mercati (agriturismo, turismo sociale e dei lavoratori, ecc.)

7 - Assistenza tecnico - professionale agli operatori turistici.

8 - Individuazione e proposta di aree verdi attrezzate, gestione di infrastrutture e di attrezzature pubbliche.

Diversa è la struttura della S.P.A. " Pro-Tur Valli Saluzzesi", al momento attuale (febbraio 1983) in corso di costituzione per iniziativa del Comitato Comprensoriale di Saluzzo e alla quale dovrebbero aderire i comuni compresi nell'ambito territoriale dell'Unità Sanitaria Locale di Saluzzo, oltre a questa Amministrazione Provinciale. Stante le caratteristiche di tipo privatistico di detta Società per azioni, lo oggetto sociale risulta più ampio, incisivo e variegato. Esso infatti comprende :

- a) l'impianto, la costruzione e la gestione di seggiovie, funivie, sciovie ed impianti di risalita per il turismo;
- b) la costruzione e la gestione di impianti turistico-sportivi e per l'uso del tempo libero di qualsiasi genere, quali campi tennis - maneggi - aree verdi attrezzate - parchi di divertimento - piscine - campi di golf - bocce - piste di fondo e di pattinaggio - etc;
- c) la costruzione e la gestione di infrastrutture turistico - ricettive ed alberghiere, quali pensioni, alberghi, condomini turistici, multiresidence, campeggi, etc;
- d) la costruzione e la gestione di servizi connessi alle attività turistiche quali centri commerciali, locali per la vendita al dettaglio, bar, ristoranti, etc;
- e) la costruzione e la gestione di infrastrutture connesse alle attività turistiche e del tempo libero quali parcheggi, avio-superfici, locali per uffici informazioni e assistenza turistica, discoteche, cinema, sale giochi, etc;
- f) l'istituzione ed attivazione di servizi ed attività turistici e del tempo libero e comunque connessi con gli oggetti di cui ai punti precedenti.

Le due iniziative richiamate si inseriscono in un momento di particolare debolezza dell'organizzazione turistica sul territorio, allorché cioè gli Enti Provinciali per il Turismo, sono stati in gran parte svuotati di funzioni (trasferite ai Comuni o avocate dalla Regione) senza che la Regione stessa abbia finora costruito un chiaro disegno organizzativo di come debba essere localizzata e svolta l'attività promozionale turistica nell'ambito regionale.

8.0 Le strutture complementari

8.1 I servizi di soccorso

Si è ritenuto opportuno, nell'ambito della ricerca sui bacini sciistici, compiere una succinta indagine sui servizi di soccorso esistenti presso le varie stazioni sciistiche. E' purtroppo noto che durante la stagione sciistica, non pochi sono gli infortunati che devono essere soccorsi, specialmente a seconda del tipo di neve. Le informazioni che seguono hanno soprattutto lo scopo di evidenziare un problema che può anche assumere proporzioni di una certa gravità e che comunque impone alle Unità Sanitarie Locali, competenti per territorio, una adeguata considerazione, specie per quanto riguarda l'approntamento di strutture al servizio delle stazioni sciistiche. Anzitutto occorre ricordare che le USL interessate sono :

- N° 62 = Saluzzo (per le Valli Po e Varaita)
- N° 59 = Dronero (per le Valli Maira e Grana)
- N° 60 = Borgo S. Dalmazzo (per le Valli Stura, Gesso, Vermentagna e Pesio)

- N° 66 = Mondovì (per le Valli Monregalesi)
- N° 67 = Ceva (per le Valli Tanaro - Mingia e Cevetta).

Un esame dettagliato della situazione esistente nell'ambito territoriale delle singole USL porta ad evidenziare le seguenti informazioni * :

USL N° 62 Saluzzo -

- Paesana - Sciovia Pian Munè :
esiste un'infermeria pubblica con servizio di guardia medica, collegata all'U.S.L. di Saluzzo con radiotelefono. Il servizio di ambulanza viene richiesto da Sanfront ed il trasporto degli infortunati, di norma, viene effettuato all'ospedale di Saluzzo.
- Pontechianale -
esiste un'infermeria attrezzata per il pronto soccorso con servizio di autoambulanza per il trasporto a Saluzzo. Un pomeriggio ogni settimana viene anche assicurata la presenza di un sanitario.

USL N° 59 Dronero -

Non risulta l'esistenza di strutture pubbliche specifiche.

USL N° 60 Borgo S. Dalmazzo -

Non risulta l'esistenza di strutture pubbliche specifiche.

- Argentera -
esiste un'infermeria privata con la presenza di un sanitario. Il servizio di ambulanza viene svolto in loco durante la effettuazione di gare. Negli altri periodi l'autoambulanza viene richiesta a Vinadio ed il trasporto degli infortunati, di norma viene effettuato a Vinadio o a Demonte.
- Limone Piemonte -
esiste un coordinamento di tutti gli interventi di pronto soccorso a livello di società di gestione degli impianti di risalita. Esiste altresì un ambulatorio traumatologico privato, con servizio di guardia medica. In località "Quota 1.400" è ubicato un servizio ambulatoriale come sopra con costante presenza di autoambulanza (2 mezzi) svolto dalla "Croce Verde". Un altro servizio di ambulanza viene svolto dalla "Croce Rossa" nel concentrico con un mezzo durante i giorni feriali e due mezzi, durante i giorni festivi. In genere gli infortunati vengono trasportati all'ospedale di Cuneo. In località "Limonetto" esiste una infermeria privata attrezzata per il pronto intervento e con un sanitario, durante i giorni festivi.

USL N° 66 Mondovì -

L'USL ha preso in considerazione il problema del servizio agli infortunati nelle stazioni sciistiche ed ha avviato un disegno organizzativo che può essere così descritto:

* NB - I dati che seguono sono stati desunti da informazioni telefoniche richieste dall'ufficio Studi ai singoli Enti interessati. Hanno quindi valore di una prima approssimazione circa il problema esaminato.

Prato Nevoso -

esiste l'ambulatorio pubblico che serve per i primi interventi traumatologici, con la presenza di 1 medico e 2 infermieri. Esiste anche il servizio di autoambulanza durante il sabato e la domenica. Negli altri giorni viene chiamata da Mondovì, presso il cui ospedale, vengono avviati gli infortunati.

Artesina -

esiste un locale per il pronto soccorso con la presenza di un infermiere, durante i giorni feriali e di un medico al sabato e durante i giorni festivi. Il servizio di ambulanza viene effettuato in loco, solo durante l'effettuazione di gare. Negli altri periodi l'autoambulanza viene chiamata da Mondovì (dove, di norma, vengono trasferiti gli infortunati). 5 squadre di due persone ciascuna, attrezzate con toboga e zaino di pronto soccorso, sono presenti presso la stazione sciistica.

Frabosa Soprana -

esiste un locale per il pronto soccorso ove gli infortunati vengono temporaneamente fatti sostare in attesa del trasporto all'ospedale di Mondovì (ove viene richiesto il servizio di autoambulanza). Il medico condotto presta servizio durante la settimana. Dovrebbe essere confermato il servizio di guardia medica nei giorni di sabato e domenica. In località " Frabosa Nuova " esiste un locale per il pronto soccorso. Il trasporto degli infortunati viene effettuato a Mondovì.

Lurisia -

esiste un ambulatorio di pronto soccorso privato con la presenza di un sanitario durante i giorni feriali e 2 sanitari durante quelli festivi. Le squadre di soccorso sulle piste sono costituite da 12 volontari, attrezzati con radio portatili. Il servizio di autoambulanza viene richiesto da Mondovì (ove, di norma, vengono trasportati gli infortunati).

S. Giacomo di Roburent -

esiste un ambulatorio pubblico nel concentrico. Il servizio di autoambulanza viene richiesto da S. Michele Mondovì.

USL N° 67 - Ceva -

Non risulta l'esistenza di strutture pubbliche specifiche.

Garessio località Valcasotto -

esiste un locale per il pronto soccorso privato con la presenza di un sanitario durante il sabato e la domenica. Nei giorni feriali 3 persone si occupano del pronto-intervento (6 durante i giorni festivi). Il servizio di autoambulanza viene richiesto da Garessio e gli infortunati, di norma, vengono trasportati a Ceva.

Ormea località AIMONI -

ci si avvale del servizio di pronto soccorso pubblico esistente a Ormea (distante 3,5 km) e del servizio di ambulanza, colà esistente, per il trasporto di norma a Ceva.

Viola S. Grée -

esiste un ambulatorio privato con la presenza di un sanitario nei giorni di fine settimana o in caso di gare sportive. Negli altri casi viene chiesto l'intervento del medico condotto. Il servizio di autoambulanza viene richiesto da Ceva e gli infortunati, di norma, vengono trasportati o a Ceva o a Mondovì.

8.2 Lo skipass provinciale

La possibilità di accesso a tutti gli impianti della provincia con un unico biglietto è un obiettivo tecnicamente raggiungibile ed economicamente auspicabile. Esistono infatti apparecchiature elettroniche, sufficientemente sperimentate, che permettono analitiche contabilizzazioni dei passaggi in tempo reale e conseguenti ripartizioni dei ricavi tra più enti gestori dei servizi di risalita, anche se situati in diverse località.

Si ritiene opportuno citare al riguardo due esperienze particolarmente significative. La prima, anche in ordine temporale, è quella attuata nelle Dolomiti, ove è stata messa a disposizione della clientela la libera circolazione su una grandissima vastità di impianti (circa 450) sparsi su tre province (Bolzano - Trento e Belluno) e costituenti un unico comprensorio sciistico. L'iniziativa venne attuata dietro l'impulso delle Aziende di Soggiorno e degli Enti Provinciali per il Turismo all'inizio degli anni '70 e con il coordinamento della Provincia di Bolzano che ha adottato apposita deliberazione per l'approvazione della metodologia relativa alla determinazione degli utili.

I membri di questo consorzio sono le associazioni di valle che a loro volta raggruppano i concessionari degli impianti. Sia gli strumenti elettronici per l'emissione dei biglietti che quelli di lettura alla partenza degli impianti di risalita sono di proprietà delle associazioni di valle. Viene così garantita un'efficienza unitaria su un territorio sufficientemente vasto e sollevati gli esercenti minori da compiti per i quali viene richiesta una specifica professionalità. E' istituito parallelamente un servizio ispettivo con funzioni di consulenza e di controllo.

Quali i vantaggi riscontrati a seguito dell'adozione del "superski Dolomiti"? Con l'offerta di un servizio di tale ampiezza, si è garantita la presenza costante di una adeguata massa di clientela, consentendo nel contempo una ridistribuzione dei carichi di lavoro su tutta la rete degli impianti. Si è così incentivato l'interesse dell'utenza verso impianti decentrati in quanto è il cliente stesso che, in caso di eccessivo afflusso sugli impianti principali, si rivolge verso quelli secondari o di collegamento, che verrebbero altrimenti sottoutilizzati. Altri effetti positivi si sono poi verificati, per così dire, "a catena". Gli operatori sono stati stimolati ad ammodernare gli impianti per favorire la massima sicurezza e comodità dell'utente e ad effettuare un'intensa attività estiva di miglioramento ed estensione delle piste. Non ultimo, ne è risultata la possibilità di concentrare in un solo nome ("Skipass Dolomiti") un'estesissima attività turistica, peraltro offerta con identiche modalità e resa particolarmente "aperta" dalle possibilità di passaggio dell'utente dall'uno all'altro impianto, con conseguenti enormi capacità di richiamo turistico e propagandistico.

Altra iniziativa analoga è quella voluta e finanziata per il 70% dalla Comunità Montana di Reggio Emilia tramite il suo Assessorato al Turismo. Come per lo Skipass Dolomiti, è stata prevista una apparecchiatura di lettura alla partenza di ogni impianto e la suddivisione degli utili avviene sulla base dei passaggi effettivamente rilevati. Le stazioni collegate sono cinque. Sull'onda di questa iniziativa sta nascendo una Consulta per il turismo nella quale gli operatori turistici fungeranno da consulenti tecnici della Comunità Montana la quale tuttavia manterrà sia l'autonomia che la responsabilità della decisione politica.

In provincia di Cuneo, la stazione di Limone Piemonte si è attrezzata a partire dal 1982 con un sistema elettronico per l'emissione, il controllo e la ripartizione degli utili fra le sette Società che gestiscono gli impianti del suo bacino sciistico. Il salto qualitativo è stato immediato ed il poter offrire allo sciatore la possibilità di spostamenti considerevoli in grandi spazi ha allargato notevolmente il bacino d'utenza della stazione inserendola definitivamente nel circuito internazionale.

Alla luce di queste esperienze si ritiene che la proposta della dimensione provinciale quale soglia ottimale per la promozione turistica del settore sia da prendere in attenta considerazione. Ne guadagnerebbe l'im-

immagine del prodotto, aumenterebbe l'offerta e sarebbe possibile razionalizzare gli afflussi nell'interesse di tutti gli operatori del settore. Solo in tale ipotesi potrebbe divenire effettivamente operante l'utilizzo della ricettività esistente nei grossi centri di fondovalle. Non bisogna però sottovalutare le difficoltà obiettive, anche e soprattutto di tipo psicologico, derivanti da diffidenze e, per ch   no, talvolta da ottusi campanilismi e concorrenzialit   controproducenti. Il superamento degli attuali individualismi permetterebbe di raggiungere, nell'offerta, soglie dimensionali tali da competere con le grandi stazioni d'oltralpe nell'ottica del recupero di quote sempre maggiori di utenza internazionale.

8.3 L'innevamento artificiale

Una stazione sciistica con piste scarsamente innestate offre allo sciatore una cattiva immagine di se stessa che potr   perdurare anche quando l'innevamento sar   buono, a tutto discapito della frequentazione della localit   stessa. Allorquando, in caso di annate eccezionali, la neve viene completamente a mancare,    compromessa l'economia stessa della stazione e del suo indotto con ripercussioni che possono protrarsi anche negli anni futuri.

Il turismo invernale    organizzato in modo prevalente sulla base di permanenze brevi, in genere sette giorni, concordate con prenotazioni di molti mesi in anticipo. La garanzia di un minimo innnevamento, ottenuto anche con impianti produttori di neve artificiale, potrebbe essere qualcosa in pi   di una buona polizza di assicurazione in quanto darebbe anche all'utente la sicurezza di poter programmare le proprie vacanze senza correre il rischio di trovarsi senza neve e con gli impianti di risalita fermi. Una certezza del genere potrebbe tradursi pertanto in maggiori margini di contrattazione e pi   concorrenzialit   con stazioni poste in situazioni di minor rischio.

La valutazione della redditivit   dell'impianto di innnevamento artificiale non pu   essere condotta soltanto sulla base dei dati forniti dalle Societ   di gestione degli impianti di risalita, ma occorre quantificare le conseguenze favorevoli sull'economia dell'intera stazione, cosa non immediata ma determinabile solamente in base a valutazioni soggettive ed applicate ad ogni specifica realt  .

Per dare un'idea dell'economia legata alla pratica dello sci e conseguentemente all'andamento stagionale dell'innevamento, basti ricordare che la perdita subita nel corso della stagione 1980-81 dalla stazione francese di Auron e dal suo indotto, a causa della mancanza di neve,    stata di 77.820.000 franchi (circa 15.500.000.000 di lire) suddivisa fra i settori: Trasporti, Alloggiamento, Ristorazione, Negozi, Servizi ed Impianti di risalita. La quota relativa a questi ultimi    stata valutata intorno al 19% delle perdite totali.

Il calcolo dell'ammortamento di un impianto per la produzione di neve artificiale potr   essere basato soltanto su dati statistici e probabilistici. Nel caso di una stagione ben innnevata, con impianti utilizzati dal 15 dicembre al 15 marzo, l'attrezzatura per l'innevamento artificiale potr   venire utilizzata soltanto per allungare una stagione gi   di per s   eccellente e le eccedenze d'incasso potranno essere proporzionali al grado di attrezzature turistiche esistenti nella stazione. Nel caso di inverno senza neve, (es.: stagione 1980-81) si verificherebbe la situazione pi   favorevole per l'ammortamento dell'impianto di produzione di neve artificiale. La gestione, in questo caso, dovrebbe presentare, detratta la quota di ammortamento, utili tali da coprire oltre ai costi fissi dell'azienda anche parte degli eventuali mutui contratti per gli impianti di risalita.

La possibilit   per una stazione sciistica di programmare le proprie annate senza incertezze    fondamentale anche per poter organizzare competizioni agonistiche a certi livelli. Le manifestazioni importanti sono ormai appannaggio delle grandi stazioni internazionali; l'entrata nel "giro" dei grandi appuntamenti agonistici    sempre pi   difficile anche per la concorrenza delle nazioni emergenti in questo campo, in partico-

lar modo di quelle dell'Est europeo.

Le residue possibilità potrebbero essere quelle offerte ai margini della stagione invernale, quando la garanzia d'innevamento è un problema comune a molte località. La dotazione di impianti per la produzione di neve artificiale diventerebbe, in questo caso, attrezzatura indispensabile, anche se forse eccessivamente onerosa per i gestori degli impianti di risalita che, se i dati di Auron sono trasferibili nella nostra realtà, ne ricaverrebbero meno del 20% degli utili. Si tratterebbe pertanto di trovare forme che coinvolgano gli operatori economici locali o prevedano il consorzio fra più stazioni per l'uso di impianti di innervamento mobili, concordato in base al calendario delle gare.

I problemi tecnici per l'uso di queste tecnologie derivano innanzi tutto da due fattori determinanti: la disponibilità dell'acqua e la temperatura di qualche grado al di sotto dello zero. A puro titolo indicativo si riportano alcuni dati relativi ad un test fra macchine generatrici di neve svolto sotto l'egida della Commissione Tecnica delle funivie cantonali grigionesi negli anni 1978 e 79:

IMPIANTO N°	SISTEMA	TEMPE- RATURA ARIA °C	UMIDITA' RELATIVA %	PORTATA ACQUA m ³ /h	CONSUMO ENERGE- TICO KW h	KW h/mc	QUANTITA' DI NEVE m ³ /h	RAPPORTO TRA MASSA DI NEVE E CONSUMO D'ACQUA	DIMEN- SIONE SU- PERFICIE INNEVATA m x m	PESO IMPIANTO kg
1	SISTEMA ARIA/ACQUA (2)	- 3,3	63	60	84,22	14,037	15	0,5	17/10	12
2		- 2,0	66	11,7	120,14	10,269	21,992	0,8	16/12	30
3		- 1,6	64+65	2,05	54,24	26,457	*	*	14/8	12
4		- 2	66	6,4	46,26	7,227	10,031	0,8	16/10	21,5
5		- 2,2	75	5,8	129,04	22,248	13,303	0,8	16/6	30,5
6		- 3,2	55	20,2	196,63	9,735	51,792	0,5	15/13	36,5
7		- 1,9	63+68	6,0	102,87	17,145	*	*	22/11	16
8		- 1,7	65	5,8	58,83	10,143	14,500	0,7	19/12	10
9		- 3,0	58	7,2	73,08	10,150	19,780	0,9	18/12	5
10		- 2,1	64	11,86	58,98	4,973	21,178	0,7	22/10	450
11	SISTEMA (1) AD ACQUA	- 2,0	60	2,2	11,01	5,005	*	*	22/13	290
12		- 2,7	55	8,4	26,78	3,180	19,497	0,6	18/9	700
13		- 2,2	53+58	19,2	70,51	3,672	32,54	0,5	18/11	680

* in un'ora non ha raggiunto i 10 cm. richiesti dal test.

(1) Sono sistemi più indicati per piste brevi o per innervamento di alcuni punti

(2) Sono indicati per superfici maggiori. Richiedono una maggior spesa per le installazioni fisse che però permettono di lavorare con più cannoni facilmente manovrabili.

La realizzazione di uno o più impianti di innervamento artificiale (o di un impianto mobile) al servizio delle stazioni sciistiche della provincia di Cuneo, costituisce pertanto un problema aperto che potrà essere affrontato soltanto con la collaborazione di tutte le categorie ed enti interessati e dove particolari situazioni permettano l'installazione degli impianti e la loro corretta ed economica gestione.

8.4 Le scuole di sci

In uno studio sui bacini sciistici non può essere trascurata l'importanza che hanno acquisito le scuole di sci sia come necessarie strutture di supporto alle stazioni stesse, sia per quanto concerne l'aspetto promozionale e di immagine dello sport della neve. Grande merito per la preparazione e l'aggiornamento di questo personale altamente qualificato ha avuto in passato la FISI che ha saputo dare ai maestri di tutta la penisola, oltre ad un'unica tecnica anche uno stile inconfondibile.

Da taluni anni a questa parte le licenze per l'esercizio della professione di maestro di sci vengono rilasciate dai Comuni mentre le selezioni, i corsi e gli esami sono organizzati dalle Regioni di appartenenza. Potrebbero pertanto nascere, almeno sotto l'aspetto teorico, alcuni dubbi e perplessità su come potrà essere mantenuta, per il futuro, l'omogeneità di preparazione che in passato ha contraddistinto la categoria di professionisti dello sci. Si confida quindi che le Regioni continuino a far affidamento, almeno per la parte tecnica, su di un organismo strutturato su base nazionale ed inserito nel mondo delle competizioni agonistiche a tutti i livelli, quale è la Federazione Italiana Sport Invernali.

I maestri di sci operanti in Provincia di Cuneo risultano essere 201 per le specialità alpine e 18 per quanto riguarda il fondo. Nel prospetto che segue sono stati suddivisi per località di residenza.

SPECIALITA' ALPINE

LOCALITA' DI RESIDENZA	N° maestri	LOCALITA' DI RESIDENZA	N° maestri
ACCEGLIO	2	MONDOVI'	11
ARGENTERA	2	MONTALDO M.VI'	1
BARGE	1	PAESANA	2
BELLINO	3	PONTECHIANALE	8
BEINETTE	1	PRADLEVES	1
BORGO S. DALMAZZO	4	ROBILANTE	1
BRA	1	ROBURENT	4
BUSCA	1	ROCCAFORTE M.VI'	7
CANOSIO	1	SALE LANGHE	1
CASTELDELFINO	4	SALUZZO	12
CEVA	1	SAMPEYRE	1
CHIUSA PESIO	5	SAVIGLIANO	4
CRISSOLO	1	VERNANTE	5
CUNEO	18	VERZUOLO	4
ENTRACQUE	1	VICOFORTE M.VI'	1
FOSSANO	4	VILLANOVA M.VI'	3
FRABOSA SOPRANA	13	VINADIO	1
FRABOSA SOTTANA	13	VIOLA	2
LIMONE PIEMONTE	56	T o t a l e	201

Le scuole di sci, con almeno quattro maestri ed iscritte nell'elenco regionale, sono 18, come evidenziato nella seguente tabella e sulla tavola n. 10 di pag. 71.

N. ordine	DENOMINAZIONE	LOCALITA'	N. maestri
1	RUCAS	Loc. Rucas - Bagnolo Piemonte	8
2	MONVISO	Crissolo	4
3	PIAN MUNE'	Loc. Pian Muné - Paesana	5
4	CHARDUSO	Pontechianale	4
5	VALLE VARAITA	Pontechianale	13
6	RUCIAS BIANC (sci nordico)	Loc. Festiona - Demonte	9
7	ENTRACQUE	Regione Comba - Entracque	4
8	LIMONETTO	Loc. Limonetto - Limone Piemonte	6
9	COLLE DI TENDA	Fraz. Panice Soprana - Limone Piemonte	22
10	BEC AGUSS	Limone Piemonte	34
11	CERTOSA (sci nordico)	Loc. Ruen - Chiusa Pesio	6
12	LURISIA	Loc. Monte Pigna - Roccaforte Mondovì	18
13	ARTESINA	Loc. Artesina - Frabosa Sottana	20
14	PRATO NEVOSO	Loc. Prato Nevoso - Frabosa Sottana	40
15	FRABOSA SOPRANA	Frabosa Soprana	18
16	S. GIACOMO di ROBURENT	Fraz. S. Giacomo - Roburent	8
17	S. GREE DI VIOLA	Loc. S. Grée - Viola	9
18	GARESSIO - VALCASOTTO	Loc. Colle Casotto - Garesio	4

8.5 Sci clubs

L'attività promozionale ed agonistica in tema di sci è curata da numerosi club sorti un po' dovunque sul territorio provinciale.

Pur non trascurando l'importanza che hanno anche le più piccole di queste strutture volontaristiche, si è ritenuto, per ragioni di praticità riportare nel prospetto seguente e sulla tavola n. 11 (pag. 73) solo le società che, avendo fra gli iscritti almeno 35 atleti FISI, hanno potuto ottenere l'affiliazione alla Federazione medesima.

N.d'ordine	S o c i e t à	S e d e
1	SCI CLUB MONTA'	MONTA'
2	" " MONTOSO	MONTOSO
3	" " VALLE PO	PAESANA
4	" " BRA	BRA
5	" " G 2	BRA
6	" " ALBA	ALBA
7	" " MONVISO	SALUZZO
8	" " PONTECHIANALE	PONTECHIANALE
9	" " VAL VARAITA	SAMPEYRE
10	" " FOSSANO	FOSSANO
11	" " BUSCA	BUSCA
12	" " VALLE MAIRA	DRONERO
13	" " L'ARGENTERA	ARGENTERA
14	" " CUNEO	CUNEO
15	" " LIBERTAS	CUNEO
16	" " VICOFORTE	VICOFORTE
17	" " ALTA VALLE STURA	VINADIO
18	" " FESTIONA	FESTIONA
19	" " ROCCAIONE	ROCCAIONE
20	" " BOVES	BOVES
21	" " VALLE PESIO	CHIUSA PESIO
22	" " VALLE ELLERO	ROCCAFORTE M.VI'
23	" " VALLE GESSO	VALDIERI
24	" " SCI NORDICO	ROBILANTE
25	" " LURISIA	LURISIA
26	" " FRABOSA	FRABOSA SOPRANA
27	SPORTING CLUB PRATO NEVOSO	PRATO NEVOSO
28	SCI CLUB ARTESINA	FRABOSA SOTTANA
29	SPORTING CLUB S. GIACOMO	ROBURENT
30	SCI CLUB ENTRACQUE	ENTRACQUE
31	" " VERNANTE	VERNANTE
32	" " LIMONE	LIMONE PIEMONTE
33	" " GARESSIO	GARESSIO
34	" " ORMEA AIMONI	ORMEA

9.0 CARATTERISTICHE DELLE PISTE DESTINATE ALLE ATTIVITA' AGONISTICHE

Lo svolgimento dell'attività agonistica nel campo degli sport invernali, oltre ad avere un ruolo di indubbio carattere educativo e formativo per le classi giovanili, risulta oltremodo necessario sotto l'aspetto promozionale e pubblicitario delle località turistiche ove le manifestazioni sportive hanno luogo. Per la utilizzazione a scopo agonistico delle piste di sci occorre che queste posseggano determinate caratteristiche tecniche a seconda del tipo di gara che vi si intende svolgere. Tali caratteristiche vengono dettagliatamente descritte dalla FIS (Federazione Italiana Sport Invernali) nel proprio "Regolamento Tecnico per le Gare di Sci" e divengono l'indispensabile presupposto per l'omologazione delle piste stesse. Si riporta qui di seguito uno stralcio di detto Regolamento per le parti inerenti le piste di Discesa, Slalom e slalom Gigante.

9.1 DISCESA LIBERA

DEFINIZIONE

La Discesa è una specialità nella quale il concorrente deve dimostrare, a velocità elevata, agilità, concentrazione continua, resistenza, coraggio. La pista deve essere tracciata in modo che il concorrente possa mettere in evidenza le suddette qualità.

LA PISTA

Prescrizioni comuni a tutte le gare maschili e femminili.

Tutte le piste devono essere omologate dalla F.I.S.I. . La pista non deve avere tratti piani o in contro-pendenza, ma deve consentire di scivolare in modo continuo, dalla partenza all'arrivo, senza l'uso dei bastoncini. Il terreno deve essere ripulito da pietre, massi, ceppaie e da ogni altro ostacolo che possa presentare un pericolo per i concorrenti. Non deve avere dei dossi troppo pronunciati che obblighino il concorrente a salti troppo lunghi o dei "denti" che proiettino i concorrenti in aria. Nelle parti veloci della pista si dovranno evitare passaggi troppo stretti (minimo 20 metri). All'esterno delle curve devono essere preparati spazi senza ostacoli, "zona di caduta", affinché un concorrente cadendo e proiettato all'esterno, non trovi del pericolo. Gli ostacoli contro i quali i concorrenti possono essere proiettati, devono essere protetti con muretti di neve, balle di foglie, reti di protezione, o altri mezzi adatti. Nessun ostacolo artificiale deve essere creato sulla pista per aumentare le difficoltà naturali. Il tracciatore ha il dovere di piazzare delle porte di controllo che riducano la velocità eccessiva, dei concorrenti e segnalino i passaggi particolarmente difficili. Le porte di controllo, se possibile, devono essere piazzate perpendicolarmente alla linea di discesa (porte aperte). Il tracciatore, nel collocare le porte, dovrà tener conto del valore tecnico dei concorrenti al fine di evitare incidenti. Tutte le porte devono avere una larghezza minima di m. 8.

La pista maschile "Seniores".

Per i Campionati Italiani deve rispondere ai seguenti requisiti:

- dislivello minimo m. 800;
- dislivello massimo m. 1.000.

Per tutte le altre gare:

- dislivello minimo m. 750.

La pista femminile e " Giovani " maschile.

Per i Campionati Italiani deve rispondere ai seguenti requisiti :

- dislivello minimo m. 400;
- dislivello massimo m. 700.

Per tutte le altre gare il dislivello non deve essere inferiore a m. 400. La F.I.S.I. può omologare piste di discesa maschili e femminili con dislivelli inferiori a quanto prescritto, purchè i requisiti tecnici delle piste rispondano alle esigenze delle gare di Discesa.

Prescrizioni speciali per la preparazione delle piste femminili e " Giovani " maschili.

La pista di Discesa femminile e dei " Giovani " maschile deve essere una "pista controllata". Pur essendo vietato il piazzamento di figure tecniche da Slalom, si devono inserire nei tratti ripidi ed accidentati un numero sufficiente di porte di controllo per evitare velocità eccessive. Il terreno ghiacciato per lunghi tratti rende la pista non idonea alle prove femminili e " Giovani ".

Segnalazione del tracciato.

La pista deve essere segnalata come segue :

bandierine di direzione : lungo il lato sinistro della pista nel senso della discesa, devono essere collocate bandierine di direzione rosse, lungo il lato destro bandierine di direzione verdi, in quantità sufficiente ed in modo che il concorrente possa riconoscere la pista anche in caso di ridotta visibilità. Le bandierine rosse e verdi possono essere rimpiazzate da rametti di pino alti dalla neve 30 cm. circa. La segnalazione con bandierine può essere integrata e completata con rametti di pino. Degli aghi di pino devono essere sparpagliati in quantità sufficienti sulla pista per rendere ben visibili i rilievi (cunette - dossi - punti di compressione, ecc.).

Porte di controllo: la porta di controllo è formata da due teli rettangolari di stoffa, tese fra due solidi paletti. Il lato inferiore del rettangolo, deve essere ad un metro circa al di sopra della neve. I quattro paletti devono essere fissati nella neve in linea orizzontale e perpendicolarmente alla linea di discesa.

Numerazione delle porte: le porte devono essere numerate dalla partenza all'arrivo con numerazione progressiva, dall'alto in basso. La partenza e l'arrivo non sono conteggiate nel numero delle porte.

Porte di controllo gare maschili: le piste di Discesa maschili devono essere segnalate con porte di controllo rosse, i cui teli devono avere una larghezza di 70 centimetri e un'altezza di 100 centimetri. Larghezza delle porte minimo 8 m.

Porte di controllo gare femminili: le piste di Discesa femminili devono essere segnalate con porte di controllo alternativamente rosse e blu, i cui teli hanno una larghezza di 70 centimetri ed un'altezza di 100 centimetri. La larghezza delle porte non deve essere inferiore a 8 metri. Le porte devono essere piazzate analogamente a quelle della Discesa maschile.

9.2 S L A L O MDEFINIZIONE

Lo Slalom è una gara nella quale i concorrenti debbono seguire il tracciato delineato da una serie di porte. La gara deve sempre svolgersi su due prove. Le due prove possono svolgersi sulla stessa pista ma con due tracciati differenti.

LA PISTADislivelli

Campionati Italiani maschili " Seniores ".

- dislivello minimo 180 m.;
- dislivello massimo 220 m.

Campionati Italiani femminili e " Giovani " maschili:

- dislivello minimo 120 m. ;
- dislivello massimo 180 m.

In tutte le altre gare:

- dislivello minimo 120 m.;
- dislivello massimo 220.

Caratteristiche generali del percorso.

Nei Campionati Italiani almeno un quarto del percorso deve avere una pendenza superiore ai 30°. Il tracciato ideale di uno Slalom deve avere il dislivello e la pendenza prescritti e comprendere una serie di curve che consentano al concorrente di realizzare la massima velocità con perfetto stile e precisione. Nello Slalom deve essere possibile l'esecuzione rapida di tutte le curve senza obbligare il concorrente ad acrobazie incompatibili con la norma tecnica dello sci.

Preparazione della pista.

Paletti delle porte: la porta di Slalom deve essere formata da due paletti rotondi, solidi, dello stesso colore, aventi da tre a quattro centimetri di diametro sufficientemente alti da sporgere 180 cm. sopra il livello della neve. I paletti devono essere colorati in blu e rosso. I paletti devono essere di materia che non presenti pericolo ed il diametro alla base non deve superare i 5 cm. Ad ogni paletto deve essere fissata una bandierina dello stesso colore, di forma quadrata o triangolare con lati di circa 40 cm.

Porte: la porta deve avere una larghezza minima di m. 4 e massima di m. 5; la distanza tra i pali più vicini di due porte successive non deve essere inferiore a 75 cm. Le porte di uno Slalom si succedono nei colori blu e rosso.

Numero delle porte: il numero delle porte deve essere :

- per le prove maschili: minimo 55 - massimo 75;
- per le prove femminili e " giovani ": minimo 40 massimo 60.

In uno Slalom vi devono essere almeno 4 " salvis " (porte doppie verticali) e 2 o 3 " chichanes " a 3, 4 o 5 porte. Per queste figure, la distanza fra due porte deve essere di 75 cm.

Numerazione delle porte:

Le porte devono essere numerate progressivamente dalla partenza all'arrivo ed il rispettivo numero fissato sul paletto esterno. Il cancellato di partenza ed il traguardo di arrivo non devono essere compresi nel numero delle porte. Per assicurare che i paletti caduti durante la gara vengano rimessi al giusto posto, il punto dove vengono infissi nella neve deve essere segnalato con anilina o con altra sostanza colorante corrispondente al colore del paletto.

9.3 SLALOM GIGANTE

DEFINIZIONE

Lo Slalom Gigante è una gara nella quale il concorrente deve seguire un tracciato delineato da porte di controllo. Lo svolgimento della gara dovrà essere così articolato:

per le gare maschili di Calendario Federale " A ", su due prove;

per le altre gare maschili, e tutte le gare femminili, su un'unica prova;

le due prove dovranno svolgersi, salvo casi di forza maggiore, nello stesso giorno;

l'intervallo tra la fine della prima prova e l'inizio della seconda non dovrà essere superiore a due ore.

LA PISTA

Tutte le piste per le gare di Slalom Gigante devono essere omologate dalla F.I.S.I. Per le gare di Calendario Federale il dislivello della pista non deve essere inferiore a m.250 e non superiore a m. 400 per ogni singola prova. Per tutte le gare con un'unica prova il dislivello non deve essere inferiore a m. 300. Il terreno, preferibilmente a gradoni e ondulato, deve consentire un tracciato della larghezza di almeno 30 metri.

9.4 SLALOM PARALLELO

DEFINIZIONE.

Lo Slalom parallelo è una gara che viene disputata simultaneamente da due concorrenti per volta su due percorsi contigui.

CARATTERISTICHE DEI PERCORSI.

La configurazione del suolo, la preparazione della neve, la disposizione delle porte devono essere rigorosamente identiche. Il dislivello deve essere compreso fra gli 80 ed i 100 metri, per un numero di porte da 20 a 30 (partenza e arrivo esclusi). Il tempo di gara deve oscillare tra i 20 e i 25 secondi.

SCELTA E PREPARAZIONE DELLA PISTA.

E' necessario scegliere un pendio sufficientemente largo, da permettere la preparazione di due tracciati identici, di preferenza leggermente concavo in modo che la corsa possa essere vista da ogni punto. I cambiamenti di pendenza, i movimenti di terreno, devono interessare tutta la larghezza della pista. I tracciati devono avere il medesimo profilo e le medesime difficoltà. La neve deve essere resa dura (come per lo Slalom) e in modo identico per i due tracciati. E' quindi l'intera larghezza della pista che deve essere preparata affinché non vi sia alcuna differenza nell'utilizzazione dei due tracciati. Sono proibiti i dossi artificiali. Uno Ski-lift vicino alla pista è necessario per assicurare un rapido svolgimento della gara a ritmo sostenuto. La pista deve essere interamente chiusa da barriere. L'ingresso deve essere consentito solo ai concorrenti ed agli Ufficiali di gara designati. E' necessario predisporre uno spazio recintato riservato ai concorrenti in attesa di partenza ed ai loro capisquadra.

IL TRACCIATO.

Ogni percorso è segnato da una successione di porte. Ogni porta si compone di due paletti e di un telo di 30 cm. di larghezza e 70 cm. di altezza. I paletti e i teli sono di colore rosso per il tracciato a sinistra, scendendo, e bleu per il tracciato a destra, scendendo. I teli devono trovarsi con bordo inferiore a circa un metro dal suolo. Il tracciatore stabilirà dei tracciati identici e paralleli. Egli dovrà preoccuparsi della fluidità del percorso, della varietà dei viraggi (cambiamenti di direzione molto pronunciati) e dei cambiamenti di ritmo che sono indispensabili. In nessun caso il tracciato deve apparire come un

lungo " pettine " dall'alto in basso. Prima dell'ultima porta la separazione dei tracciati deve essere evidente e l'ultima porta di ciascun tracciato deve guidare i concorrenti al centro dei due traguardi. Il tracciatore, prima di procedere a segnare il percorso, deve ispezionare e studiare la pista in presenza del Giudice Arbitro, del Direttore di pista e del Direttore di gara.

DISTANZA TRA I TRACCIATI.

La distanza tra i due tracciati (dal paletto interno della porta di un tracciato al paletto esterno della porta dell'altro tracciato) deve essere: minimo 6 m. , massimo 7 m. La medesima distanza deve separare i traguardi di partenza.

PARTENZA.

La partenza è comandata da uno " starter ". Il sistema adottato non ha alcuna importanza, purchè garantisca la simultaneità delle partenze. Deve essere previsto il richiamo dei concorrenti in caso di falsa partenza.

VARIE.

La prima porta di ogni tracciato deve essere piazzata, rispetto alla partenza, a una distanza minima di 8 m. e massima di 10 m.

ARRIVO.

Le installazioni di arrivo devono essere simmetriche. La linea degli arrivi deve essere parallela alla linea di partenza. Ciascun arrivo è segnalato da un telo tenuto teso da due pali che costituiscono il traguardo di arrivo. Ciascun traguardo deve avere una larghezza minima di 7 m. I pali interni dell'arrivo devono essere sovrapposti (uniti). Per misure di sicurezza, dopo l'arrivo, le zone di arresto devono essere separate, in modo da impedire che un concorrente si trovi sull'area di arresto dell'altro.

9.5 REGOLAMENTO PER L'OMOLOGAZIONE DELLE PISTE DI SCI ALPINO.

Tutte le gare del calendario F.I.S. debbono svolgersi su piste omologate internazionali.

Tutte le gare del calendario federale, N.Q. CIT.A, INTERNAZIONALI GIOVANI, e i CAMPIONATI ZONALI debbono svolgersi su piste omologate nazionali.

Tutte le gare dei calendari zonali debbono svolgersi su piste omologate zonali.

Il nome della pista e il numero di omologazione sono requisito indispensabile alla richiesta d'iscrizione di una gara a calendario.

I dislivelli per le omologazioni delle piste di sci alpino internazionali, nazionali e zonali sono indicati nella tabella allegata (A).

Le piste, per essere omologate, debbono corrispondere alle caratteristiche previste dagli artt. 702, 802, 902, rispettivamente del R.I.S. e del R.T.F.

Domande di omologazione.

Le domande di omologazione internazionale e nazionale debbono essere presentate dall'Ente gestore degli impianti, titolare della disponibilità della pista, preferibilmente in collaborazione con lo Sci Club locale, alla Commissione Omologazione Piste della F.I.S.I. (C.P.).

Le domande di omologazione zonale debbono essere presentate ai Comitati Zonali in base a normative autonome. (Vedi allegato C.).

Le domande di omologazione internazionale e nazionale debbono pervenire alla C.P. entro il 1° maggio di ogni anno. I relativi dossiers di documentazione debbono pervenire entro il 30 giugno successivo.

A ricevimento della domanda di omologazione la C.P. provvederà ad inviare all'Ente richiedente, per ogni specialità, una analisi pista numerata in quattro esemplari. L'analisi pista internazionale è redatta in italiano, francese, tedesco.

Per le omologazioni internazionali la C.P. provvederà il 1° maggio di ogni anno, ad inoltrare le domande al Komitee für Alpine Rennstrecken di Innsbruck (K.A.R. - F.I.S.). Provvederà inoltre, dopo averne accertata la completezza e la validità in base agli artt. da 650.4.1. a 650.4.10 del R.I.S., alla trasmissione dei dossiers di documentazione.

Per le omologazioni nazionali i dossiers di documentazione in quattro esemplari comprendono, per ogni specialità:

- a) analisi pista redatta dall'Ente richiedente;
- b) carta I.G.M. 1:25.000 con indicato in rosso il tracciato della pista ;)
- c) foto invernale 18X24 della pista.

Le carte I.G.M. 1:25.000 possono, a richiesta, essere fornite al costo effettivo dalla C.C.P.P.

Ispesioni

Il K.A.R. - F.I.S. nomina, entro il mese di maggio, gli Ispettori internazionali e li segnala alla C.P. .

La C.P. con lettera al K.A.R. - F.I.S., all'Ente richiedente e all'Ispettore internazionale designato,

provvede ad indicare i rispettivi nominativi, indirizzi completi e numeri telefonici, indispensabili per gli accordi preliminari ad ogni sopralluogo ispettivo.

Per le omologazioni nazionali la C.P. indice nel mese di maggio di ciascun anno una riunione degli Ispettori nazionali disponibili. In tale riunione vengono conferiti gli incarichi ispettivi per tutte le domande di omologazione nazionale, consegnando i dossiers già pervenuti, anche in base a conferma della disponibilità degli Ispettori, in modo da garantire l'effettuazione di tutti i sopralluoghi a terreno verde, entro e non oltre il 1° novembre dello stesso anno e ciò anche nell'ipotesi che si renda necessario un secondo sopralluogo.

Norme amministrative.

Alla domanda di omologazione internazionale e nazionale dovrà essere unito assegno di Lire 30.000== per ogni specialità, intestato alla C.P. FISI a parziale rimborso delle spese amministrative (delibera U.P. 25.2.1977, ratifica C.F. 16.4.77). La C.P. provvede all'integrale versamento delle quote percepite alla F.I.S.I. con rendiconto semestrale.

Per l'omologazione internazionale l'Ente richiedente dovrà versare, subito dopo l'ispezione, le quote di Frs. 150 =, secondo la tabella allegata (B), al Presidente del Komites fur Alpine Rennstrecken sul conto: 0 300 - 106 101 Sparkasse - Innsbruck, inviando fotocopia del bonifico bancario alla C.P. .

In difetto del pagamento delle quote indicate non saranno emessi certificati di omologazione.

Per l'ispezione internazionale, sono a carico dell'Ente richiedente il soggiorno dell'Ispettore e il rimborso viaggio in auto nella misura di Frs. 0,70 a chilometro o in ferrovia in 1^ classe e, in casi eccezionali, in aereo.

Per l'ispezione nazionale sono a carico dell'Ente richiedente il soggiorno dell'Ispettore e il rimborso viaggio in auto nella misura stabilita dalla F.I.S.I. o in ferrovia in 1^ classe con credenziale C.O.N.I.

Certificati di omologazione.

Non saranno emessi certificati di omologazione prima della definitiva esecuzione di eventuali lavori prescritti dall'Ispettore ai fini della agibilità agonistica.

I certificati di omologazione nazionale originali, numerati, saranno trasmessi dalla C.P. all'Ente gestore che ne garantisce la immediata disponibilità per gli accertamenti previsti dal R.I.S. e dal R.T.F. .

L'Ente gestore della pista sarà indicato nel certificato di omologazione nazionale.

Copia dei certificati sarà inviata ai Comitati Zonali (Responsabile Zonale Piste).

Nei certificati di omologazione nazionale sono evidenziate le eventuali prescrizioni di sicurezza minime obbligatorie (P.S.), indicate dallo Ispettore, da porre in opera ai fini della protezione dei concorrenti.

Validità dei certificati di omologazione.

Certificato di omologazione internazionale :

- Discesa : 5 anni;

dopo 5 anni dovrà essere richiesta una nuova omologazione.

- Slalom e Slalom Gigante :

fintanto che la pista non subisca modificazioni naturali o artificiali.

Certificato di omologazione nazionale :

- Discesa : 5 anni;

dopo 5 anni dovrà essere richiesta una nuova omologazione.

- Slalom e Slalom Gigante :

a) fintanto che la pista non subisca modificazioni naturali o artificiali;

b) fino a revoca di validità a carico della C.P. su mandato del C.F., per l'adeguamento delle caratteristiche tecniche ed in particolare dei dislivelli alla normativa federale.

La revoca della validità di una omologazione sarà comunicata agli Enti interessati e ai C.Z. con congruo anticipo sul 1° maggio di ogni anno, onde consentire la tempestiva presentazione della domanda di nuova omologazione.

A giudizio del Giudice Arbitro o della Giuria, una pista omologata può essere considerata non idonea alla disputa di una singola gara, a causa di innevamento insufficiente, superficie troppo gelata o molle, nebbia spessa, pioggia, tempesta di vento, pericolo di valanghe.

Pubblicazione elenchi.

La C.P. pubblicherà il 30 giugno di ogni anno elenco di tutte le piste italiane omologate, internazionali e nazionali, con i relativi dati tecnici.

La C.P. pubblicherà il 31 dicembre di ogni anno elenco di aggiornamento di tutte le piste italiane omologate internazionali e nazionali, nel secondo semestre.

La C.P. pubblicherà il 31 dicembre e il 30 giugno di ogni anno elenco delle piste scadute o con validità revocata.

Contemporaneità delle richieste di omologazione.

La C.P., in considerazione del notevole carico di sopralluoghi ispettivi, e per ridurre le spese a carico degli Enti richiedenti dovute a interventi successivi, suggerisce di richiedere unitariamente l'omologazione per le diverse specialità : D. - SG. - SL., maschili e femminili, per le quali una singola pista sia ritenuta idonea, restando salvo il definitivo parere tecnico della Commissione Piste.

Allegati : (A) tabella dislivelli;

(B) tabella quote amministrative.

(C) regolamento per l'omologazione zonale piste sci alpino.

ALLEGATO (A)9.6 DISLIVELLI PER OMOLOGAZIONE PISTE DI SCI ALPINO

<u>I N T E R N A Z I O N A L I</u>	<u>Discesa</u>	<u>Slalom gigante</u>	<u>Slalom</u>
GOI, C.M., Coppa del Mondo, Coppa Europa	m. 800/1000	300/400	180/220
Altre F.I.S.	m. 500/1000	250/400	140/200
GOI, C.M., Coppa del Mondo, Coppa Europa	f. 500/700	300/350	130/180
Altre F.I.S.	f. 500/700	250/350	120/180
 <u>N A Z I O N A L I</u>			
Campionati Italiani	m. 800/1000	300/400	180/220
Campionati Italiani Giovani	m. 800/1000	250/400	140/200
Altre gare calendario federale	m. 550/750	250/400	120/180
Campionati Italiani	f. 400/700	250/350	120/180
Altre gare calendario federale	f. 400/700	250/350	120/180
Finale Ciao-Crem	m.f. 400/450	250/300	
 <u>Z O N A L I</u>			
Zonale Qualificazione Senior	m.f. 400/500	300	120
Zonale Qualificazione Iun. - Asp.	m.f. 400/500	300	120
Zonale Qualificazione All. - Rag.	m.f. 300/400	200/300	120

Tutte le gare di Discesa " Zonali " dovranno svolgersi su piste in possesso del certificato di omologazione " nazionale ".

Giugno 1979.

ALLEGATO (B)
=====

9.7 OMOLOGAZIONI INTERNAZIONALI PISTE SCI ALPINO (ADEMPIMENTI AMMINISTRATIVI)

QUOTE RIMBORSO SPESE AMMINISTRATIVE AL COMITE' PISTES ALPINES F.I.S. :
CONTO 0300 - 106 101 - SPARKASSE - INNSBRUCK.

Da versare subito dopo l'ispezione.

Discesa maschile	Frs.	150
Discesa femminile (anche se sulla medesima pista)	Frs.	150
Slalom Gigante maschile e femminile	Frs.	150
Slalom maschile e femminile	Frs.	150
Slalom Gigante maschile e femminile e Slalom maschile e femminile su medesima pista	Frs.	150
Slalom Gigante maschile e femminile e Slalom maschile e femminile su pista omologata per D.m. o.D.f.	Frs.	0.00

Quote precisate nella 24^a riunione del Comité Pistes Alpines F.I.S. del 13 ottobre 1977 a Innsbruck.

ALLEGATO (C)

C O M M I S S I O N E Z O N A L E O M O L O G A Z I O N E P I S T E

9.8 REGOLAMENTO PER L'OMOLOGAZIONE ZONALE PISTE SCI ALPINO

- 1) Per le gare di slalom e slalom gigante le domande vanno presentate dall'Ente gestore della pista entro il 1° settembre alla commissione zonale piste (via Fanti 12 Torino) compilando l'apposito modulo in triplice copia. (I moduli sono reperibili ai comitati provinc. o alla segreteria C.Z.P.).
- 2) Al ricevimento della domanda la C.Z.P. provvederà a delegare l'ispettore di cui segnalerà il nominativo completo di indirizzo e N° tel. alla Soc. richiedente affinché possa mettersi direttamente in contatto per gli accordi preliminari al sopraluogo ispettivo.
- 3) Quando l'ispettore ritornerà alla C.Z.P. il benestare alla omologazione con il modulo corredato di tutti i dati richiesti verrà emesso il certificato di omologazione.
- 4) I certificati di omologazione saranno trasmessi all'Ente gestore della pista che ne garantisce la immediata disponibilità per gli accertamenti previsti dal R.O.F. .
- 5) Sui certificati di omologazione sono evidenziate le eventuali norme di sicurezza indicate dall'ispettore ai fini della protezione dei concorrenti.
- 6) L'ispettore non darà il benestare all'omologazione prima della definitiva esecuzione dei lavori richiesti ai fini della agibilità agonistica.
- 7) Per l'ispezione zonale sono a carico dell'ente richiedente il soggiorno e le spese di viaggio dell'ispettore.

9.9 - P I S T E O M O L O G A T E I N P R O V I N C I A D I C U N E O

PER LO SVOLGIMENTO DELLE GARE DI SCI ALPINO

N A Z I O N A L I

SPECIALITA'	LOCALITA'	DENOMINAZIONE DELLA PISTA	Q.PART.	Q.ARR.	DISLIVELLO	LUNGHEZZA
DISCESA LIBERA MASCILE	ARTESINA	MONDOLE'	2.08C	1.300	780	3.350
DISCESA LIBERA MASCILE-FEMMINILE	VIOLA S. GREE'	OLIMPIA	1.740	1.040	700	2.585
DISCESA LIBERA FEMMINILE	ARTESINA	MONDOLE'	1.925	1.320	605	--
DISCESA LIBERA ASPIRANTI-JUNIORES (15 - 18)	ARTESINA	MONDOLE'	1.750	1.320	430	--
DISCESA LIBERA RAGAZZI-ALLIEVI (11 - 14 ANNI)	ARTESINA	MONDOLE'	1.710	1.320	390	1.600
	ARTESINA	MAUDAGNA	1.660	1.320	340	1.383
	FRABOSA SOPRANA	MALANOTTE	1.340	950	390	1.359
	LIMONE P.TE	ALPETTA	2.000	1.610	390	1.510
	VIOLA S. GREE'	SOLARIUM	1.740	1.420	320	1.540
SLALOM GIGANTE MASCILE	ARTESINA	MAUDAGNA	1.720	1.320	400	2.000
	ARTESINA	POGLIOLA VAR. 1	1.720	1.320	400	1.380
	FRABOSA SOPRANA	MALANOTTE	1.365	975	390	1.320
	LIMONE P.TE	MARMORERA	1.812	1.425	387	1.155
	VIOLA S. GREE'	DEL POGGIO	1.430	1.050	380	1.175
SLALOM GIGANTE MASCILE-FEMMINILE	COL DI TENDA	" B "	1.800	1.410	390	1.236
	LURISIA	BEVIU'	1.740	1.400	340	1.400
	PRATO NEVOSO	N° 2	1.790	1.465	325	1.550
	PRATO NEVOSO	N° 3 BIS VERDE	1.819	1.542	277	1.200
SLALOM GIGANTE FEMMINILE	ARTESINA	POGLIOLA VAR.2	1.600	1.320	280	940
	FRABOSA SOPRANA	MALANOTTE	1.280	975	305	1.040
	VIOLA S. GREE'	DEL POGGIO	1.350	1.050	300	1.000
SLALOM SPECIALE MASCILE	FRABOSA SOPRANA	BILLO'	1.170	975	195	560
SLALOM SPECIALE MASCILE-FEMMINILE	ARTESINA	POGLIOLA	1.600	1.425	175	--

SPECIALITA'	LOCALITA'	DENOMINAZIONE DELLA PISTA	Q. PART.	Q. ARR.	DISLIVELLO	LUNGHEZZA
	LIMONE P. TE	MARMORERA	1.619	1.446	173	550
	LIMONE P. TE	TRE AMIS	1.582	1.400	182	468
	PRATO NEVOSO	ARFEL	1.704	1.553	151	425
	PRATO NEVOSO	N° 2	1.790	1.465	325	1.550
	PRATO NEVOSO	TRUCCA SAPE'	1.702	1.535	167	550
	VIOLA S. GREE'	POGGIO	1.230	1.050	180	500
SLALOM SPECIALE FEMMINILE	FRABOSA SOPRANA	BILLO	1.150	975	175	500

I N T E R N A Z I O N A L I

SPECIALITA'	LOCALITA'	DENOMINAZIONE DELLA PISTA	Q. PART.	Q. ARR.	DISLIVELLO	LUNGHEZZA
DISCESA LIBERA MASCILE-FEMMINILE	ARTESINA	MONDOLE'	2.080	1.320	760	3.350
SLALOM GIGANTE MASCILE-FEMMINILE	FRABOSA SOPRANA	MALANOTTE	1.250	1.000	250	710
	LIMONE P. TE	ALPETTA	2.032	1.713	319	1.040
	PRATO NEVOSO	PISTA 2	1.750	1.465	285	1.400
	VIOLA S. GREE'	BLU DEL POGGIO	1.430	1.050	380	1.250
	VIOLA S. GREE'	ROSSA DEL POGGIO	1.430	1.050	380	1.390
SLALOM GIGANTE E SLALOM SPECIALE MASCILE-FEMMINILE	ARTESINA	POGLIOLA VAR. 1	1.720	1.320	400	1.380
	ARTESINA	POGLIOLA VAR. 2	1.600	1.320	280	940
SLALOM SPECIALE MASCILE	FRABOSA SOPRANA	MALANOTTE	1.189	1.000	189	547
	LIMONE P. TE	G. ARMAND	1.586	1.401	185	569
	PRATO NEVOSO	ARFEL	1.704	1.548	156	455
	VIOLA S. GREE'	VERDE DEL POGGIO	1.230	1.050	180	500

I dati riportati in tabella si riferiscono ad omologazioni precedenti al 30 giugno 1982.

Nel corso dei successivi sei mesi risulta che abbiano ottenuto l'omologazione per lo svolgimento di gare a livello internazionale le seguenti piste:

Pista	Località	Specialità
Del Nei	Viola S. Greè	Discesa
Olimpia	"	"
Del Vallone	"	Slalom Gigante
Mondolé	Artesina	"
Pogliola	"	"
Del Vallone	Viola S. Greè	Slalom
Mondolé	Artesina	"
Pogliola	"	"

Dai prospetti sopra riportati balzano evidenti alcune considerazioni che possono essere così sintetizzate:

- Le piste omologate per lo svolgimento delle gare nazionali ed internazionali in Provincia di Cuneo, sono praticamente localizzate nei tre bacini sciistici più dotati di attrezzature: Viola S. Greè; Artesina/Pratonevoso/Frabosa; e Limone Piemonte.
- Soltanto due stazioni sciistiche sono dotate di piste omologate per la discesa libera maschile a livello nazionale od internazionale: Viola S. Greè ed Artesina. Occorre tuttavia osservare con obiettività che tali piste, pur avendo ottenuto tutte le omologazioni di legge, non posseggono caratteristiche tali da poter pensare di inserirle nella famiglia delle grandi "classiche" internazionali. Esse infatti: o sfiorano appena i dislivelli minimi previsti dalle norme FIS o dispongono della linea di traguardo a quota non sufficientemente elevata per poter garantire l'innevamento durante l'arco di tutta la stagione.
- Non sembra di poter intravedere, nei bacini sciistici esistenti, altre possibilità di realizzare piste da discesa di livello internazionale. Fra i bacini potenziali, l'unica località che probabilmente potrebbe offrire le condizioni fisiche per la realizzazione di una pista agonistica di questo tipo è il Valloine di S. Anna di Sampeyre nel bacino sciistico di Sampeyre-Elva-Torrette.
- Mancano inoltre in Provincia di Cuneo tutte quelle strutture complementari allo sci quali: gli stadi del ghiaccio regolamentari per lo svolgimento di partite di hockey o pattinaggio artistico; trampolini per il salto; piste per il bob e lo slittino, anelli per il pattinaggio di velocità, ecc.. Trattasi di strutture indispensabili per le discipline sportive ammesse alle Olimpiadi Invernali e pertanto tali da qualificare in modo notevole l'offerta turistica di una provincia.

La realizzazione di questi impianti non è comunque legata alla disponibilità di condizioni particolari dell'ambiente fisico-morfologico, ma piuttosto alla capacità organizzativa e finanziaria del settore. L'unica pista permanente di pattinaggio, con raffreddamento artificiale, è sorta nel 1982 a Sampeyre, mentre in altre località quali Pratonevoso, Festiona, Limonetto, Melle, ecc. vengono annualmente ricavate piste ghiacciate su campi da tennis, giochi da bocce o semplici superfici piane. Lo slittino potrebbe trovare un certo seguito in tre zone nelle quali sono state individuate dalla FISI le piste naturali (in genere vecchie strade o mulattiere) che opportunamente sistemate avrebbero tutte le caratteristiche richieste per l'esercizio di tale sport. Le località in questione sono: Norea nel Comune di Roccaforte Mondovì; Festiona nel Comune di Demonte e Robilante.

Per quanto riguarda lo sci da fondo si è verificato, in questi ultimi anni, un vero e proprio "boom" di praticanti, cosa che ha permesso la realizzazione di numerose piste sia occasionali che permanenti. La diffusione di questo sport, che non necessita di grosso impiego di capitali, sia per la costruzione delle infrastrutture che per l'equipaggiamento dello sciatore, è stata senza dubbio favorita dalla crisi energetica ed economica in generale; non bisogna tuttavia dimenticare quanta importanza possano avere avuto, per l'acquisizione di proseliti, i successi ottenuti da alcuni campioni italiani nelle grandi competizioni internazionali, nonché l'organizzazione delle classiche maratone sciistiche aperte a tutti gli appassionati del settore, sorte un po' dovunque sulla scia della Marcialonga della Val di Fiemme; basti ricordare, per la Provincia di Cuneo, la Caminada bianca della Valvaraita.

Nella tavola N. 9 sono riportate le località sedi di piste di fondo permanenti e dotate di servizio sciolinenatura e spogliatoio.

10.0 I vincoli allo sviluppo delle attività turistiche invernali

In questa sede la discussione dei vincoli allo sviluppo delle attività turistiche invernali è limitata a quelli di carattere generale che più hanno attinenza con una visione d'insieme dei fenomeni. Pertanto si ricorda che un primo vincolo è rappresentato dalla disciplina urbanistica che impone determinati standard, previsioni di impianti, disciplina per la realizzazione delle piste e che trova la sua fonte nei diversi piani regolatori comunali ed intercomunali. Collegato a questo è il vincolo idrogeologico e prescrizioni di carattere forestale che condizionano la realizzabilità di impianti di risalita e/o piste di discesa in talune zone. Altri tipi di vincoli hanno caratteristiche di maggiore estensione e possono interessare anche il territorio di più Comuni. Ci si riferisce in particolare ai vincoli di natura militare (es. poligoni di tiro permanenti o stagionali), la cui ubicazione è peraltro riportata nelle planimetrie illustrative dei singoli bacini, allorquando ne sono interessati.

Altro tipo di vincolo è quello derivante dall'applicazione della legge regionale 4.6.1975 n. 43 "Norme per l'istituzione dei parchi e delle riserve naturali" e delle successive leggi regionali istitutive di singoli parchi e riserve:

L.R. 28.12.1978 n. 84 - "Istituzione del parco naturale dell'Alta Valle Pesio"

L.R. 3.12.1979 n. 66 - "Istituzione della Riserva naturale del bosco e dei laghi di Palanfré"

L.R. 30. 5.1980 n. 65 - "Istituzione del Parco naturale dell'Argentera"

Anche in questo caso, allorquando i confini dei due parchi e della riserva citati interessano, anche solo marginalmente, le aree in cui sono posti impianti o progetti di nuovi impianti, gli stessi sono stati evidenziati nelle planimetrie illustrative dei singoli bacini.

Peraltro occorre tenere presente che attualmente (marzo 1983) è in corso di discussione al Senato della Repubblica una serie di disegni di legge (di iniziativa governativa e parlamentare) che hanno per oggetto la legge-quadro per i parchi e le riserve naturali. Tra i parchi nazionali di nuova istituzione previsti è compreso quello delle Alpi Marittime. Mancano riferimento circa l'estensione territoriale di detta proposta di parco, in quanto non ancora definita; essa dovrebbe comunque comprendere per intero i territori degli attuali parchi regionali dell'Argentera, dell'Alta Valle Pesio, della Riserva naturale del bosco e dei laghi di Palanfré, nonché delle aree di saldatura nelle alte Valli, fino al confine di Stato sia in provincia di Cuneo che in quella d'Imperia. Pur non potendo, al momento, dare indicazioni precise, certe saranno le interferenze del futuro parco con aree di possibile sviluppo turistico invernale, a meno che, attraverso regolamentazioni adeguate (zona A, di riserva integrale; zona B, di riserva generale; zona C, di protezione; zona D, di controllo) non si potrà conciliare le esigenze di tutela naturalistica con quelle dello sviluppo turistico invernale.

11.0 Schede di analisi dei bacini sciabili

Il procedimento di progettazione messo a punto dall'Ing. Fedriani ha come presupposto di partenza la definizione della capacità limite delle piste e cioè la quantificazione del numero massimo di sciatori che, in condizioni di sicurezza, possono utilizzare il territorio sciabile. Tale limite, in base a considerazioni che tengono conto della velocità; decelerazione media; ritardo nell'azione di sciatori appartenenti a tre diverse classi di preparazione tecnica; periodi di sosta; tempi di risalita etc. viene individuato in 110 Sciatori/ettaro. Per la determinazione della capacità massima reale occorre considerare che il grado di utilizzazione degli impianti periferici o dipendenti, in un vasto comprensorio, non potrà assolutamente risultare uguale a quello degli impianti principali, poichè la capacità di questi ultimi è sovente condizionata da maggiori afflussi. Risulta pertanto necessario il ricorso ad un coefficiente riduttivo indiretta-

mente proporzionale alle dimensioni del bacino. Per giungere alla capacità ricettiva della stazione occorre inoltre considerare la presenza di "non sciatori" (o accompagnatori). Anche in relazione alla sua vocazione turistica bistagionale, è stata assunta un'incidenza media di accompagnatori pari al 90% del numero di sciatori. Il numero di posti letto necessari, come già indicato a pag. 6 della premessa è stato determinato, per tutte le località, nel 35% della capacità ricettiva massima della stazione. Tale indice, inteso come rapporto fra il numero di posti letto realizzabili o realizzati ed il numero dei frequentatori, deve essere compreso fra 0 ed 1 nei casi limite di stadio della neve, da una parte, e stazione integrata, dall'altra. (*)

La caratteristica residenziale risulta pertanto essere in funzione del tempo di trasferimento impiegato dai frequentatori della località turistica. Considerando come area di influenza di un bacino sciistico la zona comprendente tutti i centri urbani posti a meno di 240 minuti primi di distanza e tenendo conto che al di sotto dei 40' non risulta conveniente il pernottamento, il coefficiente da adottare sarà funzione lineare dei tempi medi di trasferimento compresi fra 40' e 240'. Per un tempo medio di 120' la caratteristica essenziale sarà pertanto rappresentata dal 35% della capacità ricettiva massima. La determinazione di questo indice risulta di estrema importanza sia per la definizione dei limiti di sviluppo degli insediamenti ricettivi che per il dimensionamento delle infrastrutture di urbanizzazione e dei servizi generali. Secondo il metodo Fedriani, il dimensionamento dei mezzi di risalita viene ottenuto facendo riferimento ad una pista ideale avente le caratteristiche di densità e capacità massima già viste (110 sciatori / ettaro). Per poter effettuare valutazioni comparative fra realtà diverse, occorre prendere in considerazione le lunghezze sviluppate unitarie d'impianto; le portate specifiche limite delle varie stazioni vengono pertanto espresse in sciatori/ora su una lunghezza ideale di 1 Km. di trasporto a fune.

Con successive considerazioni sia di carattere economico, (basate sui diagrammi settimanali di utilizzo degli impianti) che più strettamente legate al soddisfacimento dello sciatore (ponendo cioè dei limiti sopportabili di " coda " nelle ore di punta), si è ritenuto opportuno stabilire che la portata specifica ottimale sia pari al 70% di quella massima riferita alla pista teorica. Nella stesura del presente studio, dovendo analizzare con lo stesso metodo i comprensori sciistici già attrezzati, i loro eventuali ampliamenti e le situazioni potenziali, si è preferito, assumere come dato di partenza, non già la capacità limite delle piste, ma piuttosto le caratteristiche degli impianti esistenti o realizzabili. Ne risulta un procedimento meno elegante ed immediato rispetto a quello innanzi esposto ed in alcuni casi potrebbero anche venir considerate come ottimali situazioni di sovraffollamento o di non conveniente utilizzo delle potenzialità fisiche reali. Tuttavia tale approssimazione può essere ritenuta soddisfacente in una fase di primo approccio al problema, e soprattutto, rispetto a metodologie teoricamente più corrette (che richiedono però indagini pratiche in loco e progettazioni esecutive), la stessa consente un'analisi meno influenzabile da fattori soggettivi difficilmente verificabili.

11.1 Note per la lettura delle schede.

Per una più agevole lettura delle schede si ritiene opportuno riportare, di seguito, le indicazioni relative ai singoli parametri presi in considerazione, in modo da offrire al lettore un preciso punto di riferimento per la comprensione delle stesse.

(*) Stadio della neve : Stazione posta in prossimità di un centro residenziale per cui non si giustifica la realizzazione di posti letto.

Stazione integrata : Stazione sciistica sorta su un'area decentrata, raggiungibile dai centri urbani in tempi molto elevati per cui è solo ipotizzabile il suo utilizzo plurigiornaliero.

PORTATA SPECIFICA: è la sommatoria delle portate orarie degli impianti di risalita, divise per le lunghezze di ogni singolo impianto espresse in km. Tale portata specifica è stata considerata come " ottimale " e cioè come la portata economicamente più valida, in funzione dell'esercizio svolto in una settimana teorica invernale che tenga conto delle festività natalizie e di quelle infrasettimanali dal 1/12 al 31/3.

PORTATA SPECIFICA LIMITE : è la portata specifica opportunamente maggiorata in considerazione che, con lo aumentare delle dimensioni della stazione, gli impianti periferici hanno un coefficiente di utilizzazione inferiore a quelli principali. Ne deriva pertanto che la sommatoria delle superfici delle piste dovrà essere leggermente sovradimensionata rispetto alla portata dei rispettivi impianti. Il ragionamento risulterebbe più intuitivo se esposto al contrario e cioè : dal punto di vista economico è più conveniente che gli impianti periferici siano sottodimensionati rispetto a quelli principali.

AREA COMPLESSIVA DELLE PISTE : è la superficie teorica, utilizzata come operazione di passaggio, per la definizione della capacità massima della stazione. Tale superficie è calcolata ipotizzando una pista media ideale che sia lunga rispettivamente 2-1,75 - 1,5 volte la lunghezza dell'impianto per le classi di sciatori abili, medi e principianti nelle percentuali del 25 - 50 - 25%. Lo spazio, occupato da ogni sciatore è, in larghezza di m. 6 ed in lunghezza rispettivamente di m. 36 - 51 - 66 per le tre classi di abilità.

CAPACITA' LIMITE DEL COMPLESSO DELLE PISTE : è stata ottenuta come media ponderale delle densità relative alle tre classi di sciatori abili, medi e principianti rispettivamente nelle percentuali del 25 - 50 - 25%. Le densità relative tengono conto delle velocità medie; spazi di arresto; periodi di sosta; tempi di risalita etc. La capacità limite media del complesso delle piste è stata così stimata in 110 sciatori / ettaro per la superficie delle piste.

CAPACITA' MASSIMA DEL COMPLESSO DELLE PISTE : è la capacità limite opportunamente diminuita tenendo conto che il grado di utilizzazione degli impianti secondari è minore di quello degli impianti primari. Per la definizione del coefficiente di utilizzazione è stata adottata la legge di variabilità già usata per stabilire la portata specifica limite.

CAPACITA' MASSIMA DELLA STAZIONE : è stata ottenuta partendo dalla capacità massima delle piste, aumentata convenientemente per tener conto delle persone che non sciano, ma che sono presenti nella stazione. Considerando che le situazioni analizzate riguardano comuni con strutture ricettive esistenti (o recuperabili) ed in qualche caso già discretamente attrezzati per il turismo estivo, si è ritenuto corretto prevedere l'incidenza dei " non sciatori " pari al 90% del numero di sciatori.

NUMERO COMPLESSIVO LETTI PER OSPITI : il rapporto tra il numero di posti letto e la capacità massima della stazione fornisce la caratteristica residenziale (R) della stessa. Tale caratteristica può essere espressa come funzione lineare dei tempi medi di trasferimento (dalle località di residenza degli sciatori alla stazione turistica considerata) compresi fra i casi limite di 40' e 240' corrispondenti alle situazioni estreme dello " Stadio della neve " e della stazione residenziale. Per tutte le zone analizzate è stato adottato un tempo medio di trasferimento pari a 120' e ne è derivata una caratteristica residenziale di 0,35.

NUMERO LETTI TURISTICI : si è ritenuto opportuno prevedere (per la corretta gestione infrasettimanale degli impianti) che il loro numero ammonti al 20% della capacità massima delle piste.

NUMERO LETTI IN CASE PRIVATE : risultano dalla differenza fra il numero dei posti letto totali per ospiti ed il numero di letti turistici.

OSPITI IN PASSAGGIO : sono stati calcolati come differenza fra la capacità massima della stazione ed il numero di posti letto per ospiti.

PARCHEGGI: è stato previsto

- che gli ospiti in residenze private siano l'80% degli ospiti residenti totali e posseggano un'autovettura ogni tre persone;
- che gli ospiti in residenze turistiche siano il 20% degli ospiti residenti e posseggano un'autovettura ogni due persone;
- che gli ospiti giornalieri raggiungano la località in parte in pullman ed in parte in autovettura in misura uguale.

La superficie di parcheggio destinata a questa categoria è di 3 mq per ospite.

FABBISOGNO IDRICO: è stato previsto un consumo giornaliero medio di:

- 250 litri/giorno/persona per gli ospiti in albergo;
- 150 litri/giorno/persona per gli ospiti in case private;
- 20 litri/giorno/persona per gli ospiti di passaggio.

POTENZA MECCANICA GLOBALE NECESSARIA: è stata calcolata tenendo conto che mediamente la potenza richiesta per persone è di 0,18 C.V.
ore x km

N.B.: Per eventuali chiarimenti ed approfondimenti sul metodo adottato si rimanda al volume

"LA NEVE E L'URBANISTICA" di G.A. FEDRIANI - edizioni Neve sport

I capitoli relativi alle descrizioni dei singoli bacini sciistici
(dal punto 12.0 di pag. 89 al punto 51.0 di pag. 271)
sono compresi nel volume 39./b al quale si fa rinvio .

52.0 Conclusioni

Le considerazioni che seguono hanno carattere prevalentemente problematico e propositivo. Impropriamente quindi si parla di "conclusioni", mentre le stesse dovrebbero costituire in realtà punti di partenza per ulteriori approfondimenti, verifiche, impostazioni programmatiche alle diverse scale (locale, comprensoriale e regionale).

Si è preferito articolare tali considerazioni in modo sintetico, per evidenziare quelle indicazioni o quei problemi che sono forse di più rilevante interesse e che più si ritengono significativi per avviare la discussione sulla vasta problematica concernente i bacini sciistici della nostra Provincia.

52.1 I vincoli economici allo sviluppo dell'attività turistica invernale

Riguardo all'attività turistica svolta nei centri montani della Provincia di Cuneo si possono individuare tre realtà rappresentative. Tale semplificazione schematica, pur appearing come grossolana interpretazione di una realtà molto più complessa e variegata, risulta di grande utilità per lo studio del rapporto fra le forze imprenditoriali agenti in loco e per l'individuazione del possibile inserimento dell'ente pubblico territoriale in un ruolo che attualmente risulta ancora in gran parte scoperto: quello del controllo e della partecipazione attiva.

La prima situazione tipo si riferisce alla realtà economica dei Comuni che posseggono uno scarso numero di addetti legati al turismo o Comuni con economia turistica monostagionale.

I gruppi economici interessati allo sviluppo turistico sono, in una prospettiva a breve termine, essenzialmente due: gli esercenti ed i proprietari di beni immobili. Entrambi godono attualmente di una resa economica non proporzionata al capitale investito od al tempo dedicato all'attività commerciale. In questa situazione si richiede l'avvio di operazioni che tendano al recupero di attività turistiche durante i mesi invernali.

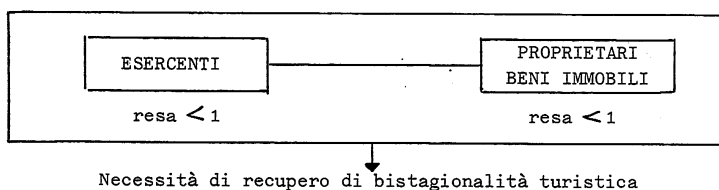
La seconda situazione tipo è quella che si è verificata in Comuni montani nei quali imprenditori immobiliari hanno realizzato impianti sciistici con parte del capitale derivante dalla vendita a privati di alloggi costruiti in funzione di una certa attività turistica invernale.

In pratica, nel prezzo di acquisto dell'unità immobiliare, è stata inserita una quota da destinarsi alle varie infrastrutture, urbanizzazioni ed impianti di risalita. La proprietà di questi beni, indispensabili per lo svolgimento dell'attività turistica, rimane pur sempre in mano alla società di gestione degli impianti. Nella maggioranza dei casi la resa economica derivante dal trasporto a fune non è sufficientemente remunerativa e la società costruttrice viene indotta ad effettuare nuove operazioni imprenditoriali, in altre località o in altri settori.

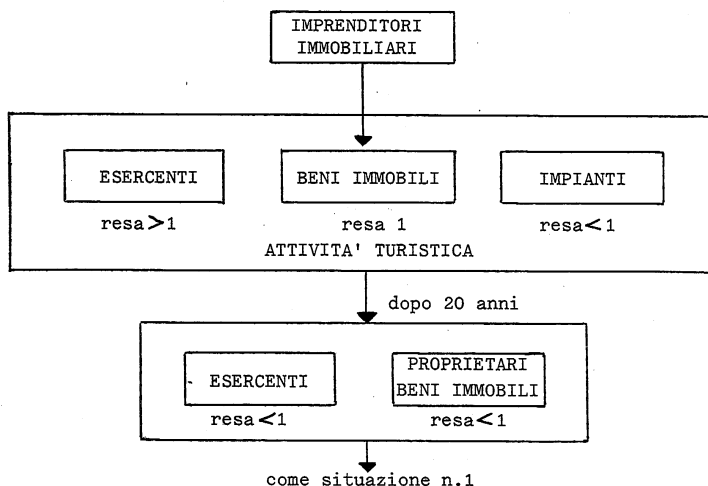
Alla scadenza del periodo di concessione degli impianti (mediamente 20 anni) ci si verrà a trovare nella situazione tipo n° 1 con ripercussioni economiche però decisamente più gravi per la dimensione delle strutture abitative divenute scarsamente utilizzabili e di indotto commerciale sovrabbondante per le esigenze dei residenti.

Soltanto quando vengono superate determinate soglie, la resa economica degli impianti può divenire remunerativa e l'attività turistica svolta all'interno del bacino è messa in grado di autofinanziarsi e di garantirsi un futuro (3° situazione tipo).

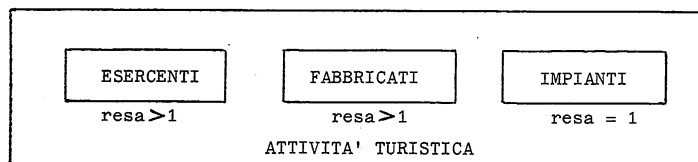
S I T U A Z I O N E 1



S I T U A Z I O N E 2



S I T U A Z I O N E 3



N.B.: Viene indicata come resa = 1 la resa economica ritenuta proporzionata al capitale investito.

Dall'analisi di queste tre rappresentazioni schematiche risulta evidente come la delega a gruppi imprenditoriali privati, della realizzazione di strutture turistiche ed impianti di risalita in cambio di concessioni edilizie spesso quantificate con astratti metri cubi, possa risolvere (a prescindere da ogni considerazione inerente la tutela dell'ambiente) i problemi socioeconomici dell'area per un periodo di circa venti anni.

Successivamente però la situazione si potrà dirigere verso un punto senza ritorno in quanto i proprietari immobiliari e gli esercenti difficilmente saranno in grado di coagulare intorno a sé capacità organizzative tali da promuovere la ricostruzione degli impianti di risalita obsoleti.

Pertanto il presente studio potrebbe condurre ad una conclusione paradossalmente in contrasto con i presupposti in premessa. Si sarebbe cioè tentati di affermare che solo oltre una certa soglia dimensionale il bacino sciistico può avere una giustificazione economica e che risulta improponibile, sotto questo aspetto, la stazione di tipo "familiare" a servizio del piccolo centro montano.

Tale affermazione corrisponde senz'altro al vero se l'analisi economica viene basata sulla mera gestione de

gli impianti; lo è molto meno se nel bilancio vengono inseriti gli utili dell'indotto (commercio, artigianato, agricoltura, rendita fondiaria e da strutture edilizie in genere). Se infine, al bilancio dell'attività turistica intesa in senso globale, vengono aggiunti i benefici che possono essere ottenuti attraverso il freno all'emigrazione ed il conseguente possibile arresto del degrado forestale ed idrogeologico che inevitabilmente si verifica nelle aree disabitate, si deve convenire che, dal punto di vista socioeconomico generale, lo sviluppo del turismo invernale è sempre auspicabile.

Il problema va pertanto risolto intervenendo nella saldatura fra attività economiche tra loro strettamente dipendenti e complementari e cercando di perequarne le effettive possibilità di rendita.

L'impianto di risalita è uno strumento che permette la fruizione dell'ambiente fisico montano a masse sempre maggiori di persone ed è presupposto per lo svolgimento dell'attività turistica nel periodo invernale.

Gli operatori economici interessati sono tutti coloro che traggono benefici dal fenomeno turistico, siano essi abitanti del bacino o forze imprenditoriali esterne. Pertanto, almeno sotto una certa soglia dimensionale, non è corretto considerare la gestione degli impianti come attività imprenditoriale a se stante in quanto sarebbe priva di fondamento economico.

Alcuni metodi per la soluzione del problema sono stati suggeriti nel capitolo 3.2 al quale si rimanda; altre soluzioni vengono lasciate a chi, per particolare competenza giuridica, economica, o derivante da specifici compiti di istituto, voglia affrontare tale punto nodale per tentare una soluzione alla questione "montagna".

Alla luce delle precedenti considerazioni, occorrerà peraltro essere molto cauti nel proporre scelte che mirino alla pubblicizzazione di impianti scarsamente remunerativi. Tale scelta, al di fuori di un chiaro piano territoriale del settore, potrebbe produrre effetti a catena e spinte campanilistiche non coerenti con le reali esigenze.

Per questa fattispecie, potrebbe costituire una soluzione l'adozione di apposita normativa regionale, che preveda l'erogazione di contributi a Comuni e Comunità Montane, finalizzati alla partecipazione di questi ultimi a società miste.

La partecipazione pubblica dovrebbe però essere condizionata ad una particolare strutturazione della composizione societaria nel senso che la quota dei Comuni e Comunità Montane non dovrebbe superare un certo limite (es. 1/3 del capitale azionario) mentre una ulteriore quota, riservata ad esercenti locali e a proprietari di immobili costruiti sull'area direttamente interessata dal bacino, dovrebbe essere obbligatoriamente prefissata dallo statuto sociale. Con tale strumento si dovrebbe raggiungere lo scopo di raccogliere una parte non trascurabile dei capitali occorrenti per il mantenimento degli impianti di risalita, collegando nel contempo tali investimenti alle componenti pubbliche e private maggiormente interessate alla loro efficiente gestione e sviluppo.

Identica soluzione potrebbe essere proposta per i futuri sviluppi turistici, con la differenza che gli Enti locali potrebbero utilizzare per le loro partecipazioni alle società miste, strutturate come sopra, oltre agli eventuali contributi regionali, anche i proventi degli oneri di urbanizzazione relativi agli impianti e condizionando le concessioni edilizie all'acquisto di quote azionarie proporzionate al costo di costruzione.

52.2) Il problema dell'accessibilità

Pare quasi superfluo ricordare in modo dettagliato le gravi limitazioni esistenti nelle comunicazioni viarie e ferroviarie in Provincia di Cuneo. Il richiamo è d'obbligo perchè tali limitazioni condizionano pe-

santemente lo sviluppo delle stazioni turistiche invernali. Anche il problema dell'accessibilità ai bacini sciistici mediante trasporti pubblici su gomma deve essere adeguatamente approfondito. L'aeroporto di Cuneo-Levaldigi, infine, si pone sicuramente come importante struttura di appoggio, specie se riuscirà a svilupparsi il traffico di 3° livello.

52.3 I vincoli al recupero del patrimonio edilizio esistente

Nei capitoli che precedono si è accennato -sotto diversi aspetti- ai problemi riguardanti il recupero del patrimonio edilizio esistente: molte ed innegabili sono le difficoltà che si frappongono ad interventi programmati in tal senso. D'altra parte non si può ignorare la loro importanza ai fini del riuso di strutture esistenti e del mantenimento di tipologie costruttive che formano un tutt'uno con il paesaggio montano.

Tra le difficoltà dobbiamo ascrivere:

- la polverizzazione della proprietà fondiaria montana;
- l'impossibilità -talvolta- di reperire gli intestatari, sia a causa di emigrazione risalente ad anni or sono, sia a causa delle mancate volture catastali;
- le accennate regolamentazioni edilizie -peraltro conformi a leggi vigenti- che impediscono il riutilizzo di strutture in zone agricole ormai destinate in tempi brevi a diventare fatiscenti;
- i costi, a volte notevoli, per affrontare, in modo corretto e razionale, operazioni di ristrutturazione e di recupero;
- difficoltà di ordine tecnico dovute alle particolari metodologie costruttive delle abitazioni di montagna, spesso appoggiate le une alle altre o con strutture portanti in comunione.

Quali proposte di intervento, si potrebbero ricordare:

- la necessità, da parte della Regione, di regolamentare in modo specifico le problematiche del riuso del patrimonio edilizio montano, modellando le norme, secondo la particolare situazione che le stesse dovrebbero disciplinare;
- l'opportunità di porre in essere (come già attuato in altre Regioni e Province) convenzioni con gli Istituti di Credito per la concessione di finanziamenti a tasso agevolato per interventi sul patrimonio edilizio abitativo di montagna, secondo ben determinati piani di zona, che privilegino priorità in aree a vocazione turistica;
- l'opportunità di impedire la costruzione di nuovi volumi al di fuori dei perimetri delle frazioni che si intendono ristrutturare, a meno che per questi nuovi volumi si adottino tipologie costruttive identiche a quelle dei fabbricati esistenti.

52.4 Il problema di una maggiore fruibilità delle seconde case

Il patrimonio edilizio esistente nelle diverse stazioni sciistiche cuneesi è -in genere- rilevante. La crescita delle strutture alberghiere non è stata certamente pari a quella delle seconde case; si verifica quindi una strozzatura nell'offerta dei posti letto per ospiti temporanei che costituisce uno dei nodi di sviluppo delle stazioni stesse e un sottoutilizzo dell'esistente. Già operano organizzazioni a carattere internazionale che si occupano della intermediazione di appartamenti per vacanze. Occorre peraltro determinare anzitutto un cambio di mentalità nei proprietari delle seconde case, avvezzi ad utilizzarle prevalentemente durante le festività ed i fine settimana.

La possibilità di una locazione temporanea del proprio alloggio porta indubbiamente ad una certa specializzazione dello stesso, che dovrebbe essere controbilanciata da un vantaggio economico. Oltre all'in-

teresse del singolo, ne deriverebbe anche un interesse generale nel senso di poter disporre di un maggior numero di posti letto attrezzati, specie durante la settimana.

Tale iniziativa comporta anzitutto uno sforzo organizzativo (es. costituzione di agenzie che si occupino della intermediazione degli alloggi disponibili) ed una serie di strutture complementari (es. imprese di pulizia; custodia; assicurazione; lavanderie; tavole calde e/o self-service) che però contribuiscono a qualificare la stazione ed aumentare le opportunità di occupazione soprattutto nel settore terziario, senza peraltro richiedere l'impegno di rilevanti capitali, essendo gli investimenti immobiliari già teoricamente disponibili.

52.5 Le indicazioni emergenti a livello delle varie aree

Lo studio dei bacini sciistici della provincia di Cuneo porta ad evidenziare quattro grandi aree di possibile sviluppo e verso le quali si ritiene opportuno richiamare l'attenzione.

La prima è quella, che potremmo chiamare "saluzzese", che comprende la Valle Varaita con le eventuali diramazioni e collegamenti con la Valle Po (e gli impianti esistenti di Pian Muné di Paesana) da una parte, e con la Valle Maira dall'altra, attraverso lo sfruttamento del bacino di Sampeyre e di Elva.

Tale area vasta verrebbe a vitalizzare:

- un notevole patrimonio esistente e utilizzato a fini monostagionali (Sampeyre);
- zone di rara bellezza e con particolare vocazione turistica invernale;
- la ripresa della Valle Maira, ove altri progetti di utilizzazione turistica invernale (Pontemaira e Pratortondo) e il progetto di un bacino ad uso irriguo (Stroppo) costituente un interessante motivo di richiamo estivo, potrebbero rappresentare una inversione di tendenza allo stato di degrado dell'economia locale e del patrimonio edilizio, che sta per diventare irreversibile.

La seconda area è individuabile nell'Alta Valle Stura e nei suoi possibili collegamenti con la stazione francese di "Isola 2000".

Trattasi di una iniziativa attualmente allo studio che necessita di adeguati approfondimenti, soprattutto di carattere tecnico (impianti di arroccamento; problemi per pericoli di valanghe, etc.) e che -se troverà le indispensabili conferme- potrà dare un notevole impulso alle attività economiche dell'intera valle.

La terza area è costituita dal comprensorio limonese, già ottimamente infrastrutturato ed ormai inserito validamente tra le stazioni di rinomanza internazionale. Le previsioni di ulteriore sviluppo dovranno essere accompagnate da adeguate infrastrutture di servizio, al fine di permettere una crescita equilibrata delle varie componenti.

L'ultima area è costituita dal comprensorio "monregalese": i collegamenti tra gli impianti esistenti e il migliore utilizzo del patrimonio abitativo già realizzato, costituiscono forse alcuni tra gli obiettivi proponibili a breve termine. Si creerebbe così uno dei più vasti "domini sciabili", anche se con caratteristiche di media altitudine.

52.6 Le proposte per le strutture complementari

Nei capitoli precedenti si è accennato alla iniziativa già adottata nelle Dolomiti, dello "skipass": si ritiene opportuno sottolineare tale proposta affinché venga esaminata la possibilità e la validità di una sua estensione in ambito provinciale (tenendo presente che è già operante a Limone Piemonte). Ne gioverebbe l'immagine della provincia di Cuneo, presentata come un unico grande comprensorio e sarebbe forse possi

bile avviare una maggiore integrazione tra i grandi centri di fondo valle e le singole stazioni sciistiche.

La proposta di impianti per la produzione di neve artificiale va valutata nei suoi termini tecnici ed economici. Qualora venissero sviluppate adeguate infrastrutture anche per gli sport agonistici, varrebbe la pena di prenderla in seria considerazione, soprattutto se si riuscisse ad ottenere con il minimo di investimenti, il massimo di servizio (es. gruppi mobili).

Di rilevante validità le iniziative -già avviate in questi ultimi anni- di periodici incontri degli operatori economici locali con agenti di viaggio e operatori turistici esteri: l'inserimento delle nostre stazioni turistiche nel mercato internazionale non può che ritenersi auspicabile e deve quindi essere vivacemente promosso. Di qui la necessità di presentare agli operatori esteri una offerta, la più ampia possibile e la convenienza di un'unica immagine ("le stazioni invernali della provincia di Cuneo") che un adeguato coordinamento organizzativo e promozionale potrebbero proporre.

In questa ottica dovrebbe essere perseguito ed intensificato un programma coordinato che veda partecipare tutti gli enti interessati sia a livello provinciale che locale per una costante presenza alle manifestazioni fieristiche nazionali ed internazionali, mediante l'allestimento di stand ove l'offerta delle varie stazioni turistiche cuneesi dovrebbe essere adeguatamente illustrata e pubblicizzata tenendo presenti quei criteri di coordinamento e collaborazione che rafforzano la competitività del sistema.

Un impulso non trascurabile alla promozione delle nostre stazioni invernali potrà derivare anche da una particolare attenzione rivolta alla realizzazione (dove è possibile) di strutture per manifestazioni sportive ed agonistiche. Anche in questo settore, quando è possibile, il coordinamento e la collaborazione tra più stazioni potrebbe ottenere effetti positivi, concentrando l'attenzione e l'interesse del grande pubblico e dei mezzi di comunicazione sociale su più punti di un unico comprensorio.

Termina, con queste brevi note, la ricerca sui bacini sciistici: ci si augura che il dibattito in seno al Consiglio Provinciale possa adeguatamente approfondire i temi, appena accennati, affinché le varie componenti politiche, sociali ed economiche individuino le linee di azione ritenute ottimali per lo sviluppo di un patrimonio tipico delle nostre montagne e che dovrà essere utilizzato nel modo più corretto possibile, soprattutto a beneficio delle popolazioni che ancora le abitano.

Cuneo - aprile 1983



AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA DI CUNEO

UFFICIO STUDI E PROGRAMMAZIONE

LEGENDA



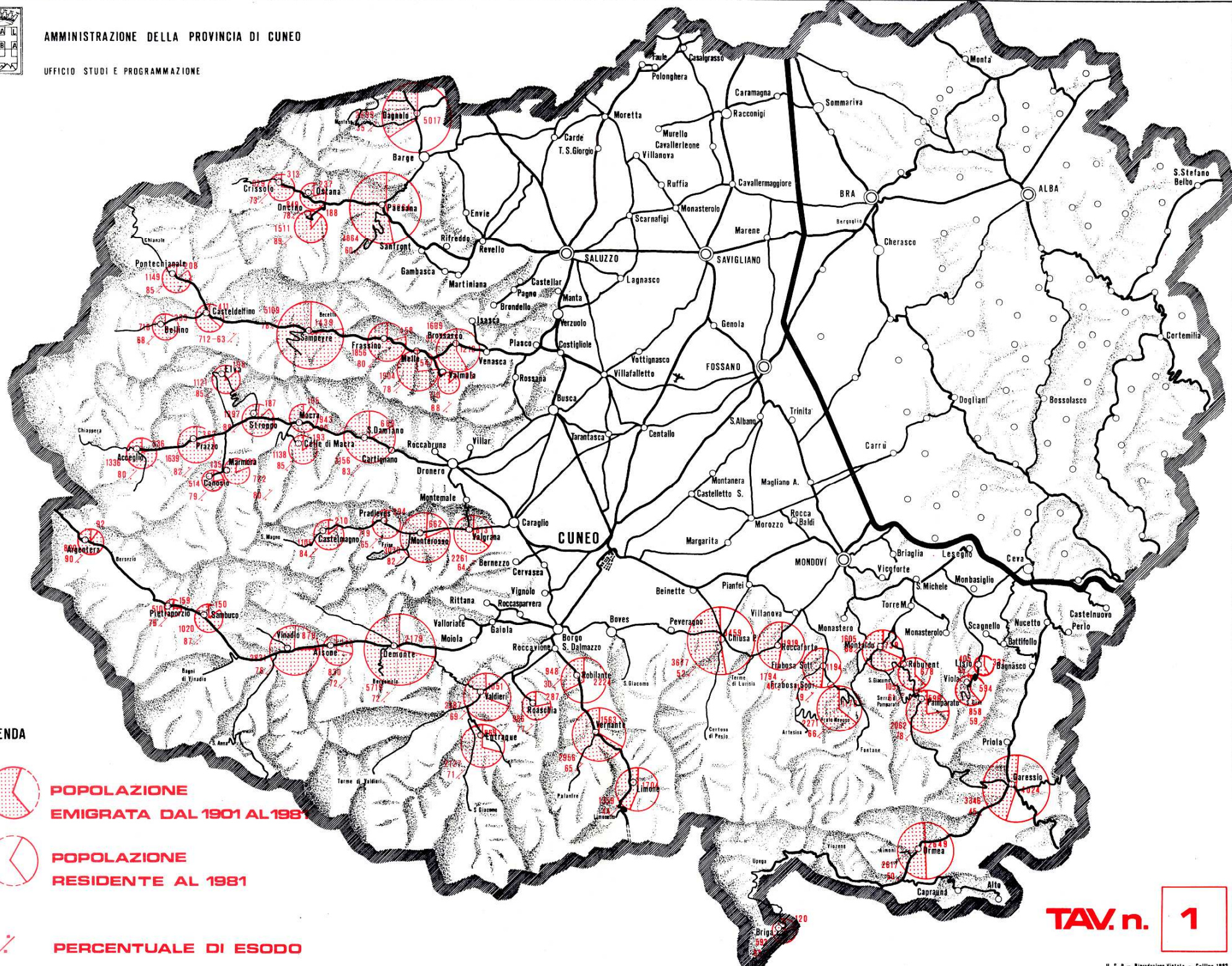
POPOLAZIONE
EMIGRATA DAL 1901 AL 1981



POPOLAZIONE
RESIDENTE AL 1981



PERCENTUALE DI ESODO



TAV.n.

1



LEGENDA



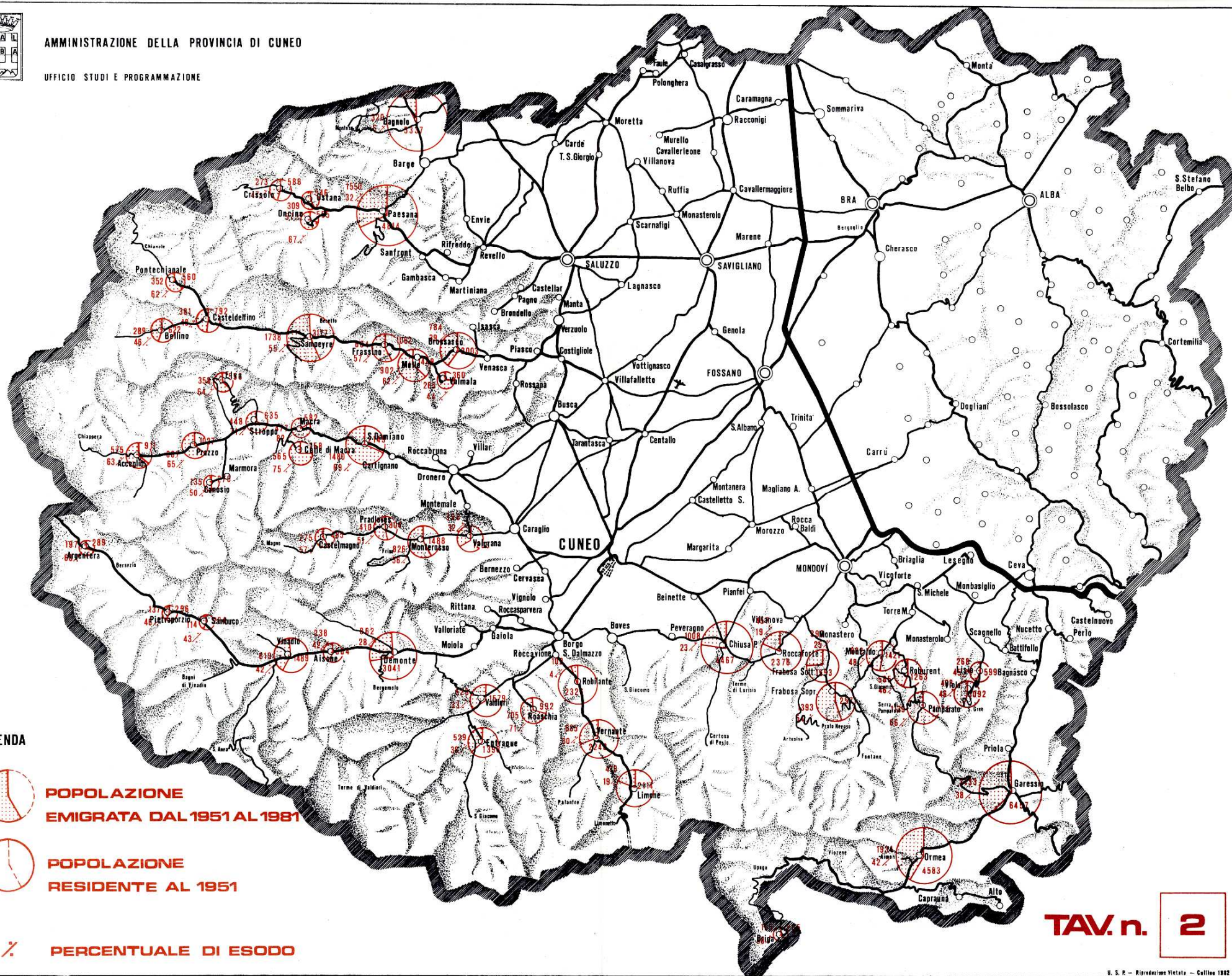
POPOLAZIONE
EMIGRATA DAL 1951 AL 1981



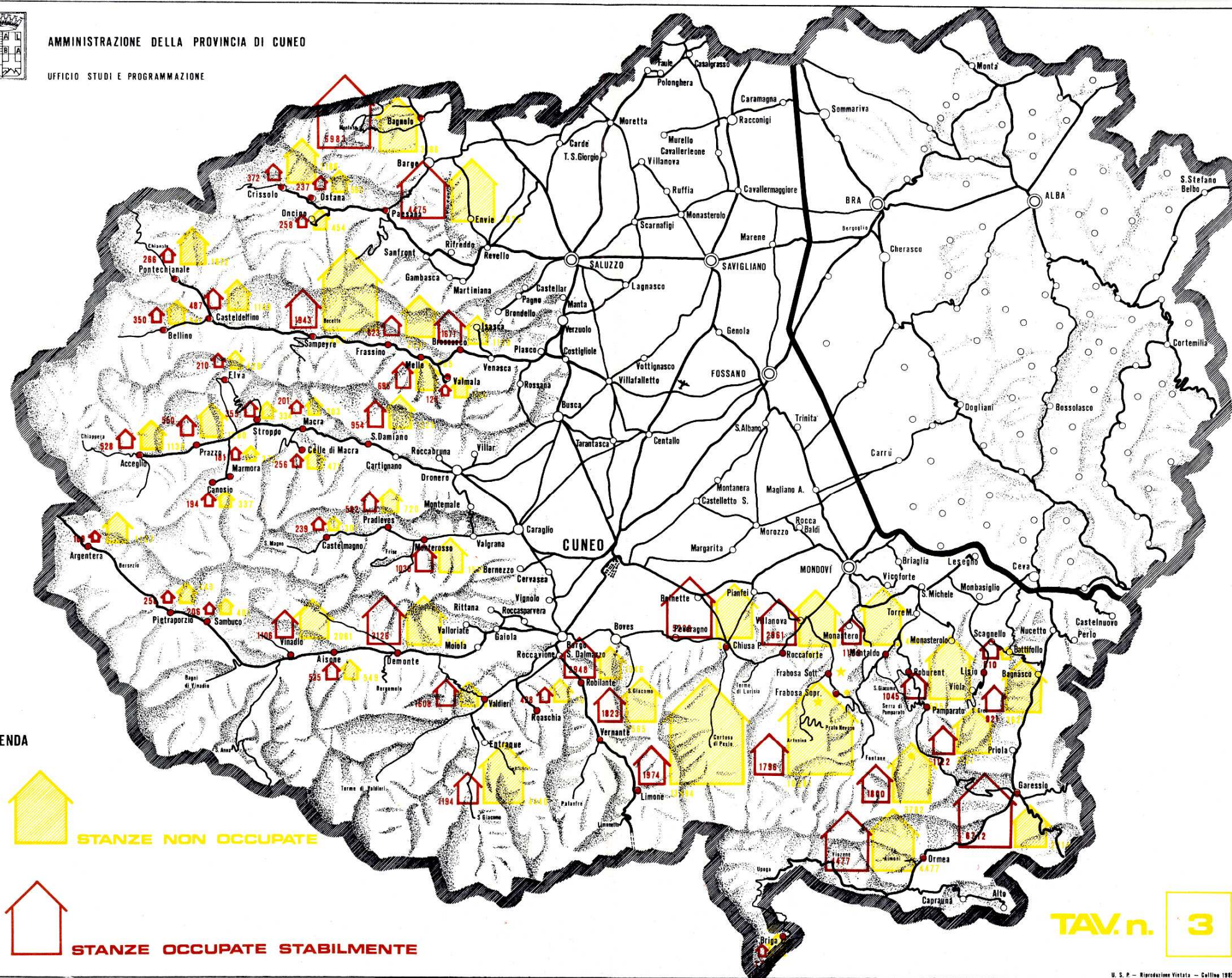
POPOLAZIONE
RESIDENTE AL 1951

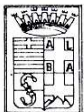


PERCENTUALE DI ESODO



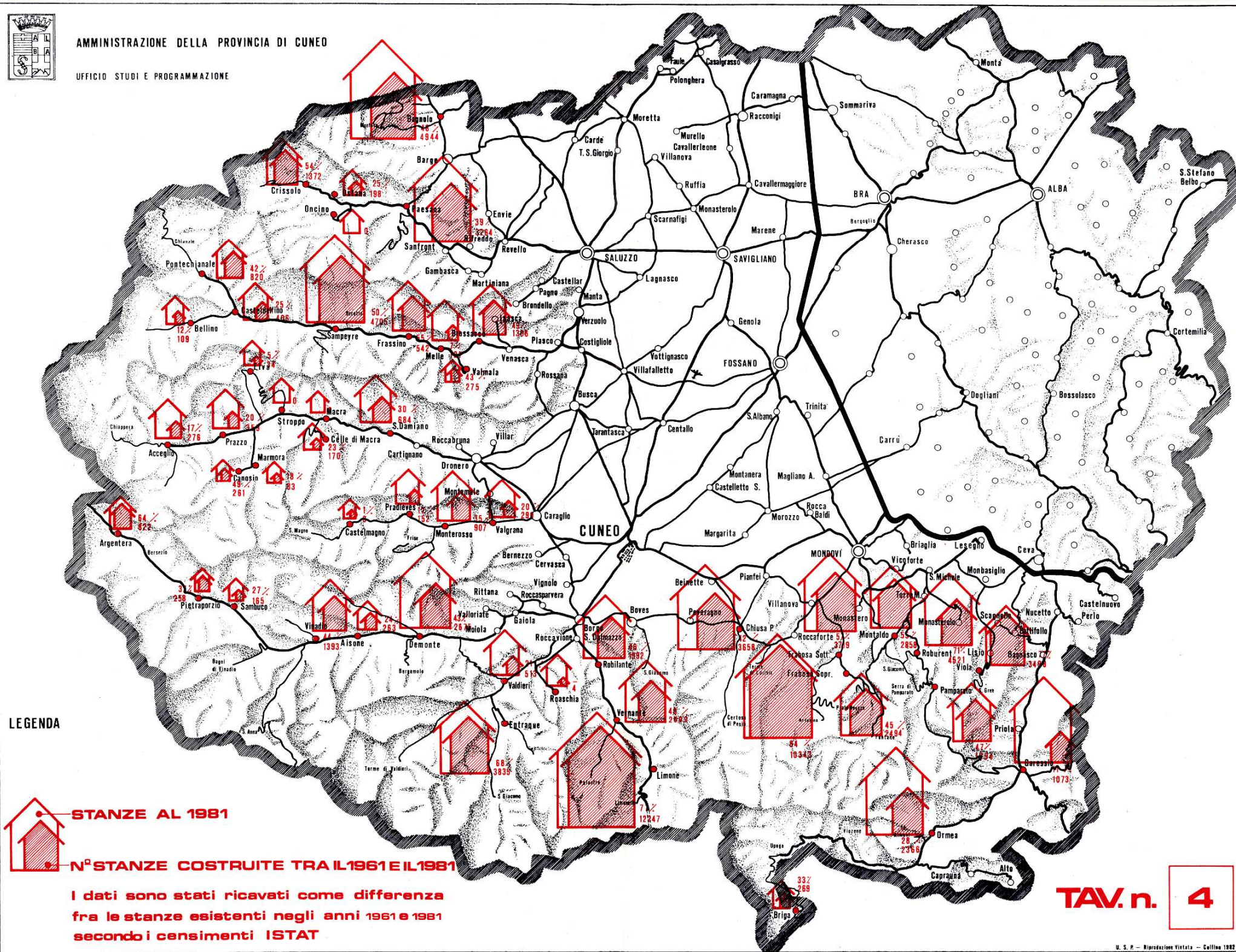
TAV. n. 2

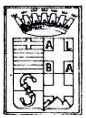




AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA DI CUNEO

UFFICIO STUDI E PROGRAMMAZIONE





AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA DI CUNEO

UFFICIO STUDI E PROGRAMMAZIONE

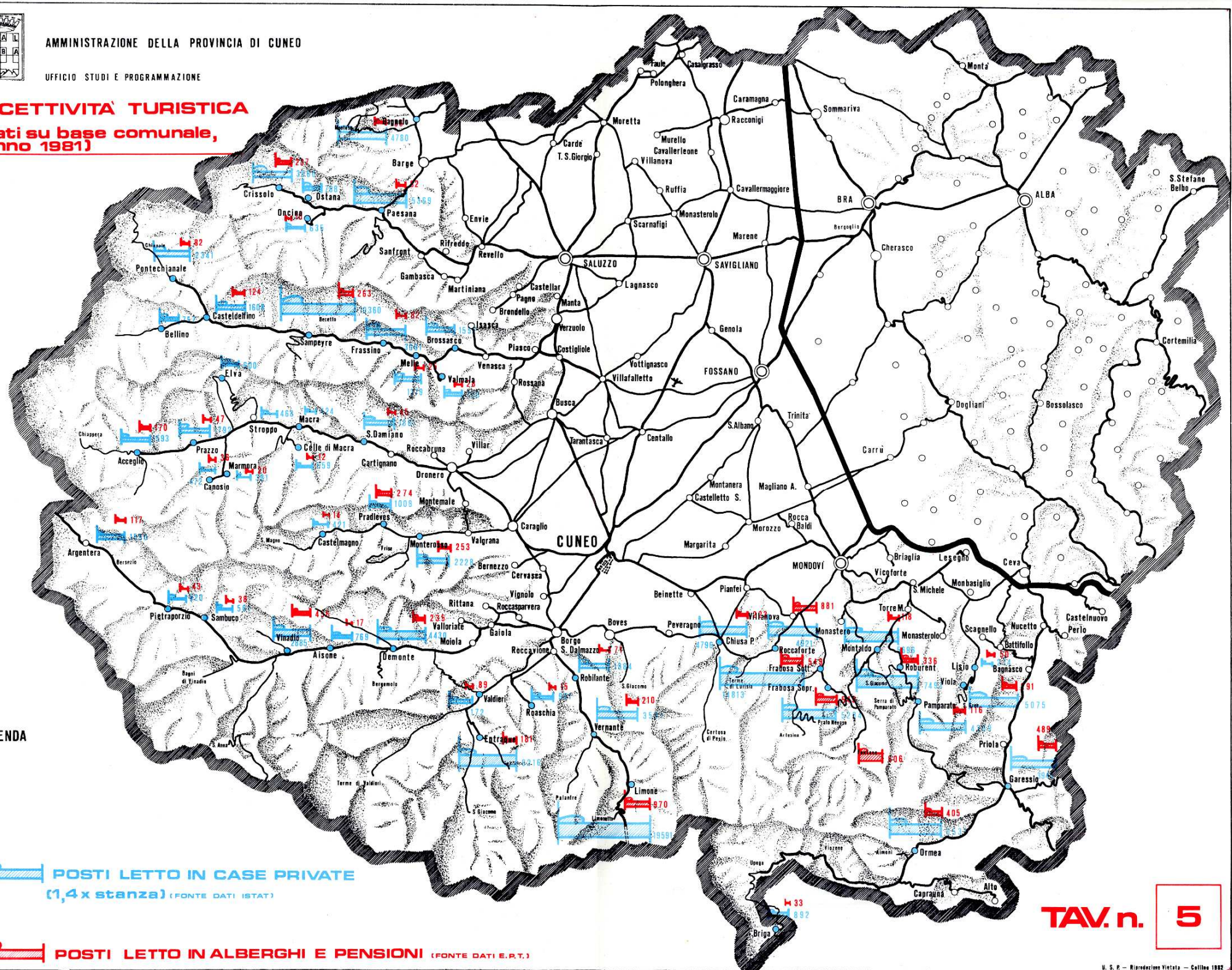
RICETTIVITA' TURISTICA

(dati su base comunale,
anno 1981)

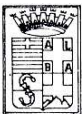
LEGENDA

 **POSTI LETTO IN CASE PRIVATE**
(1,4 x stanza) (FONTE DATI ISTAT)

 **POSTI LETTO IN ALBERGHI E PENSIONI** (FONTE DATI E.R.T.)



TAV.n. 5



AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA DI CUNEO

UFFICIO STUDI E PROGRAMMAZIONE

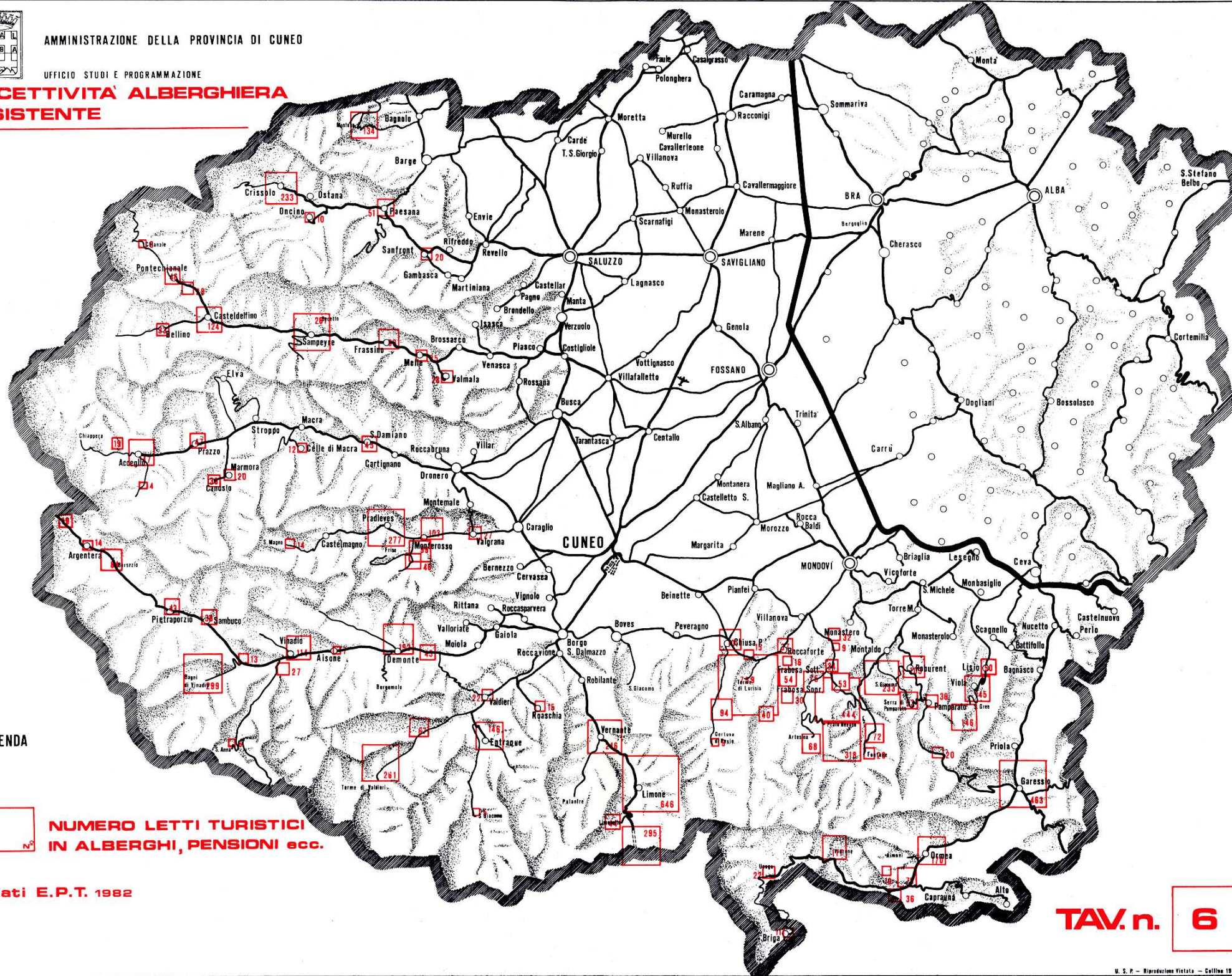
RICETTIVITA' ALBERGHIERA ESISTENTE

LEGENDA



NUMERO LETTI TURISTICI
IN ALBERGHI, PENSIONI ecc.

dati E.P.T. 1982

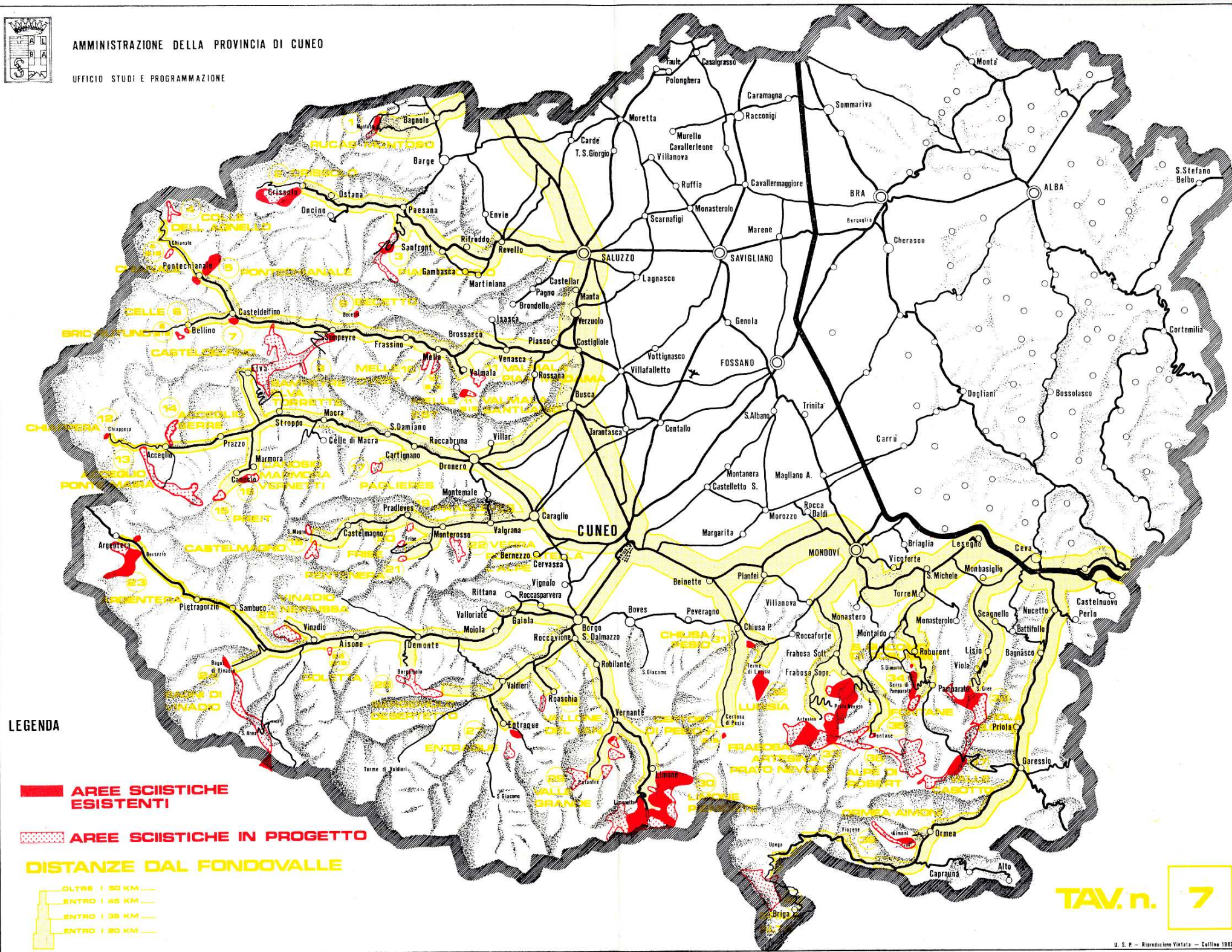


TAV. n. 6



AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA DI CUNEO

UFFICIO STUDI E PROGRAMMAZIONE



LEGENDA

AREE SCIISTICHE ESISTENTI

AREE SCIISTICHE IN PROGETTO

DISTANZE DAL FONDOVALLE



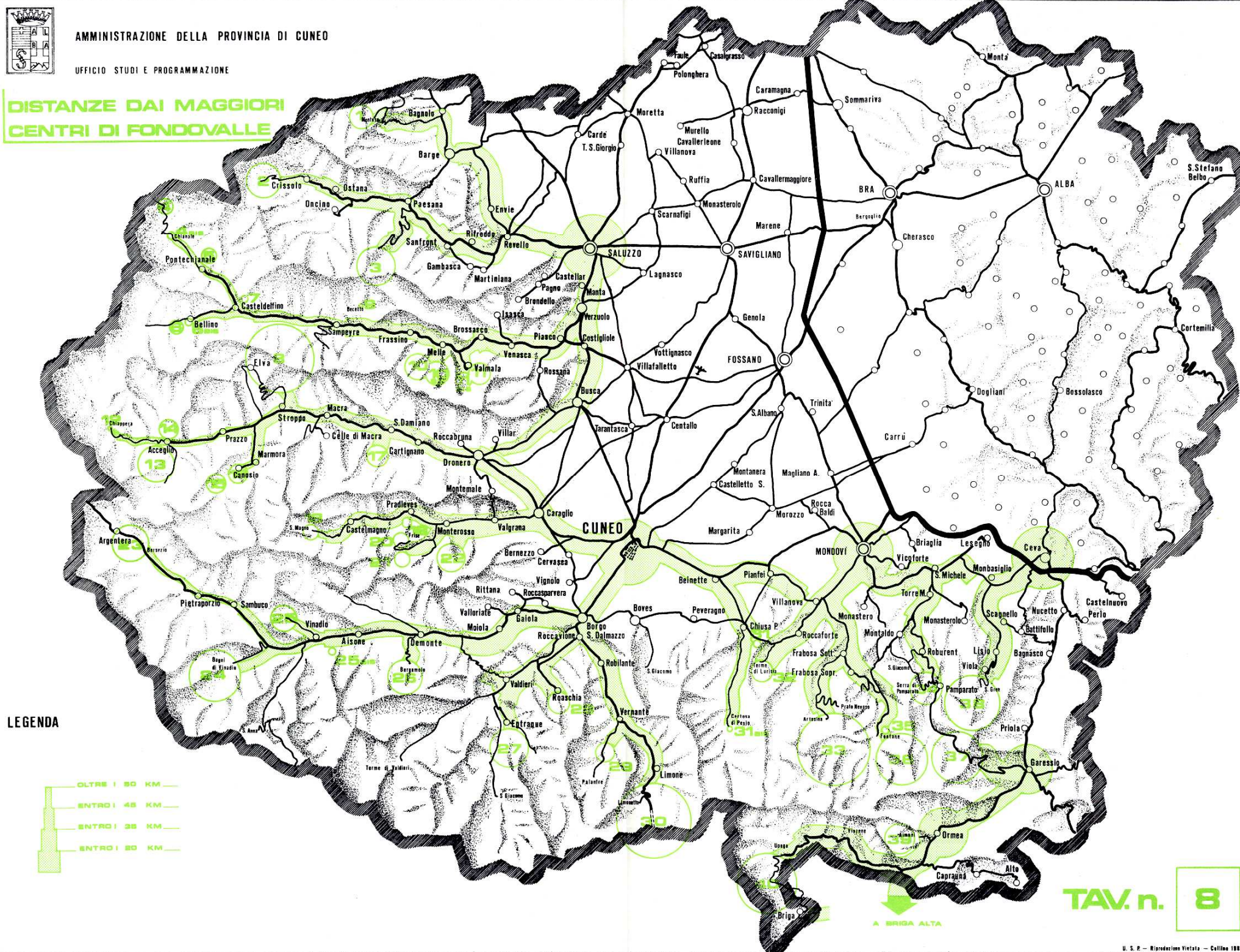
TAV. n. 7



AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA DI CUNEO

UFFICIO STUDI E PROGRAMMAZIONE

DISTANZE DAI MAGGIORI CENTRI DI FONDOVALLE



LEGENDA



TAV. n. 8



AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA DI CUNEO

UFFICIO STUDI E PROGRAMMAZIONE

LEGENDA



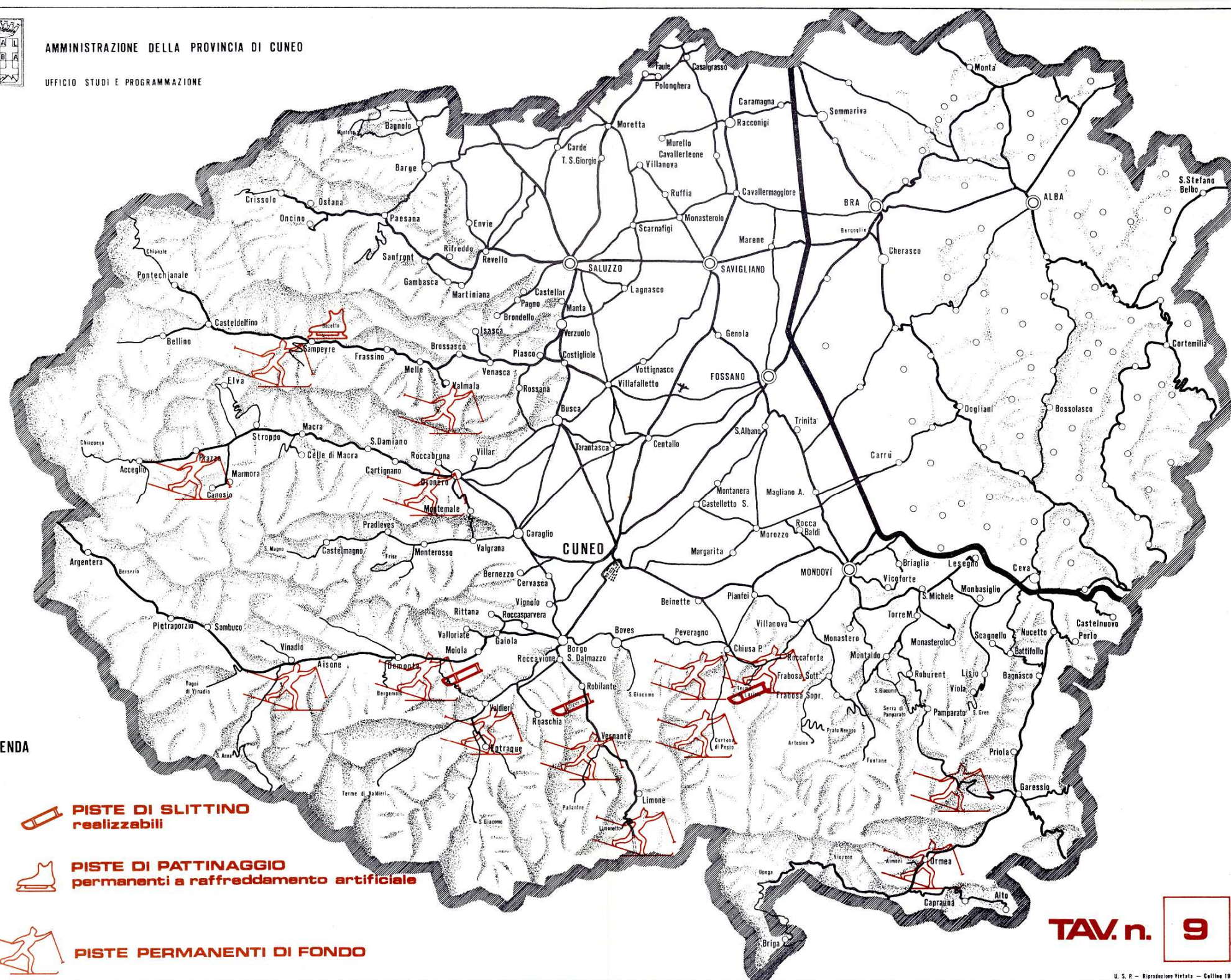
**PISTE DI SLITTINO
realizzabili**



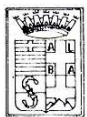
**PISTE DI PATTINAGGIO
permanenti a raffreddamento artificiale**



PISTE PERMANENTI DI FONDO

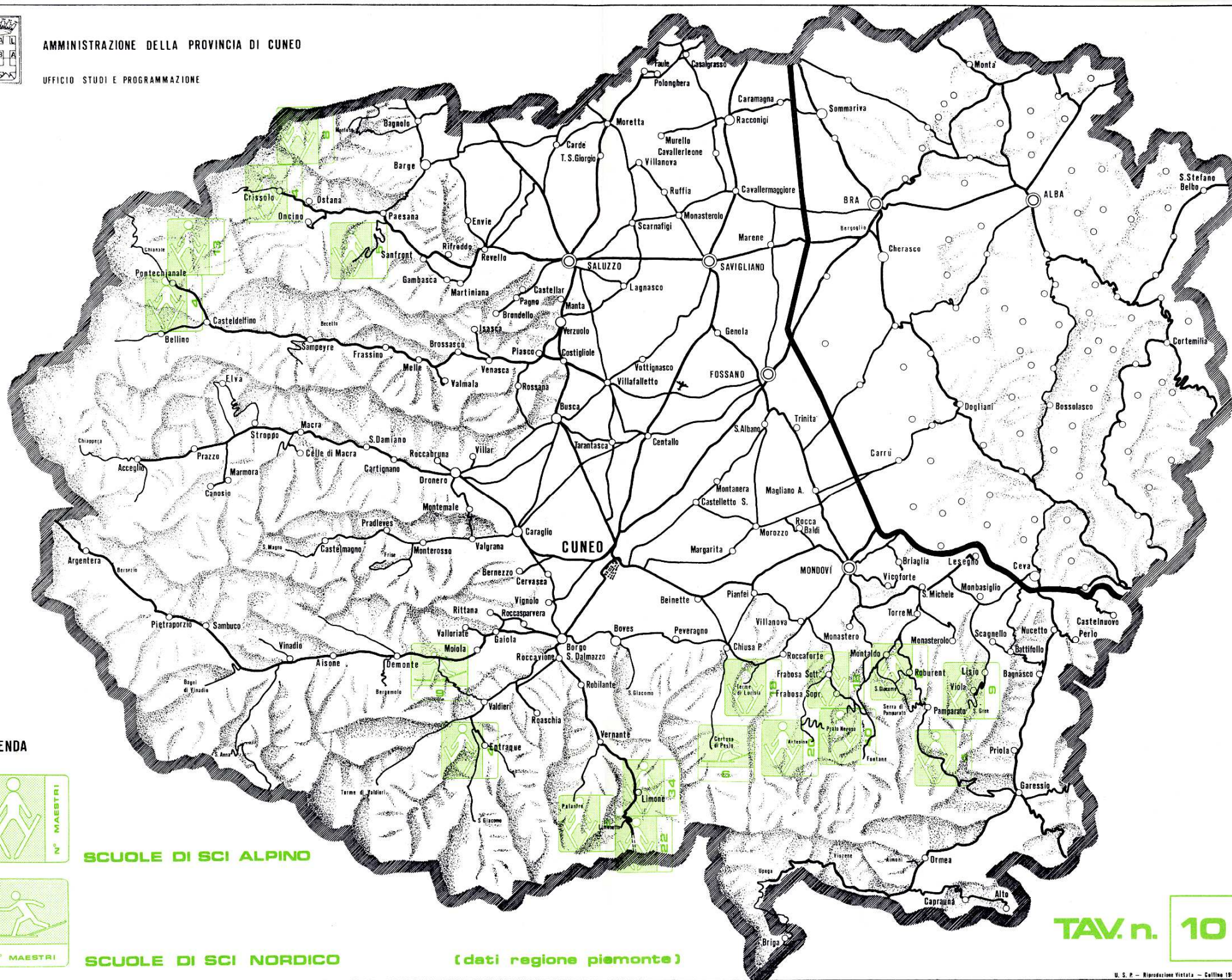


TAV. n. 9



AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA DI CUNEO

UFFICIO STUDI E PROGRAMMAZIONE



LEGENDA



SCUOLE DI SCI ALPINO



SCUOLE DI SCI NORDICO

(dati regione piemonte)

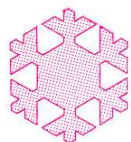
TAV. n. 10



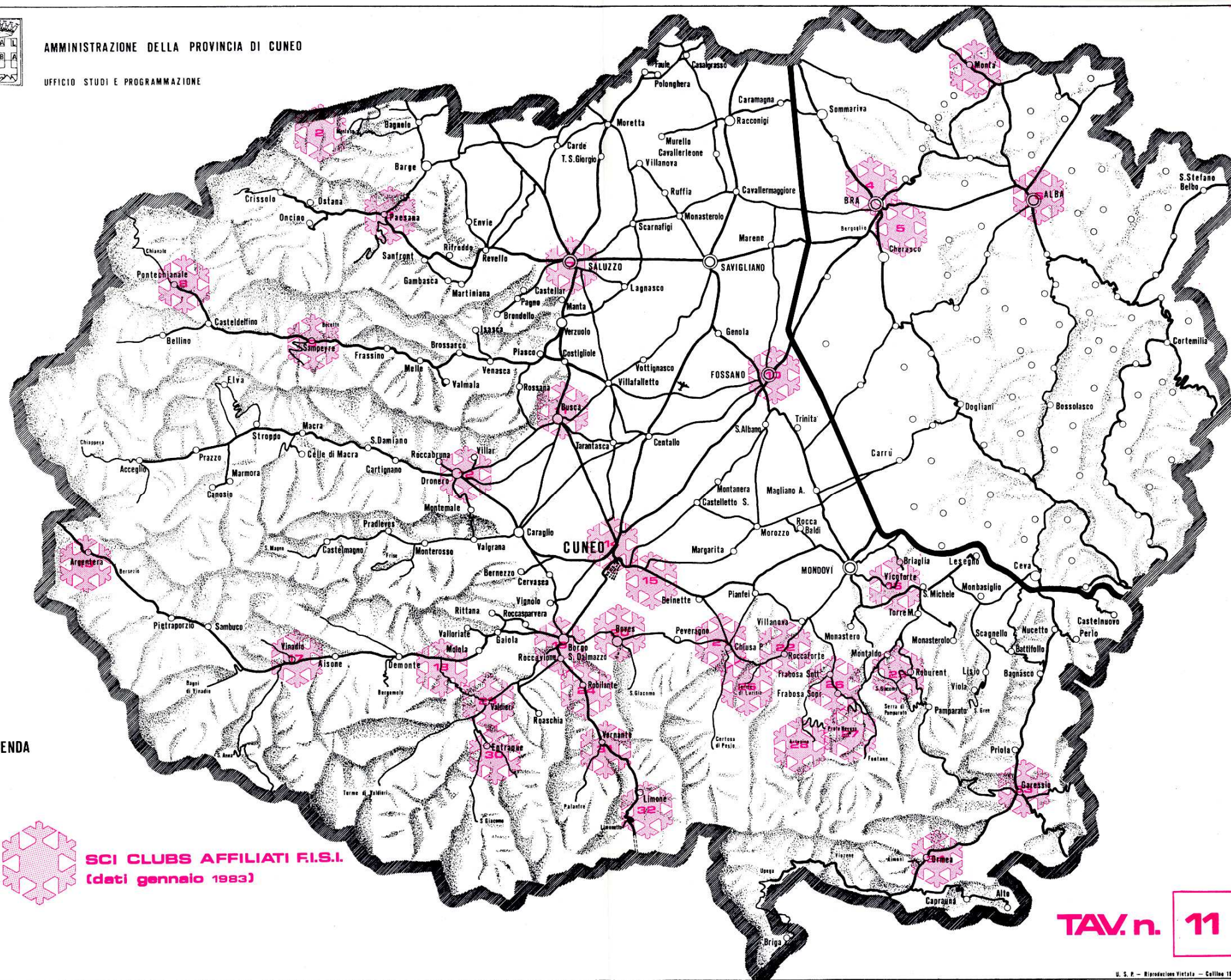
AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA DI CUNEO

UFFICIO STUDI E PROGRAMMAZIONE

LEGENDA



SCI CLUBS AFFILIATI F.I.S.I.
(dati gennaio 1983)



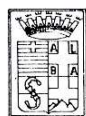
TAV. n. 11



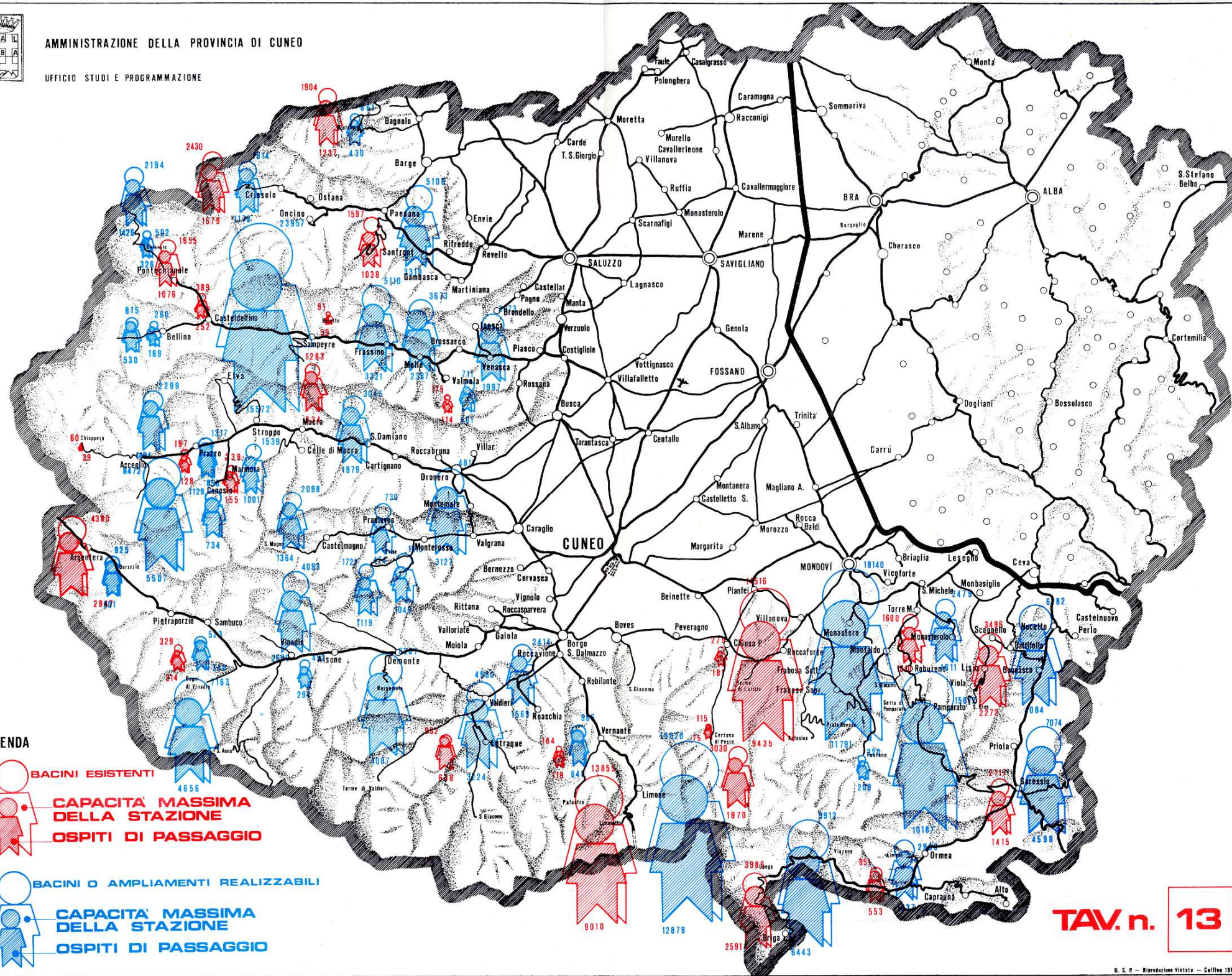
UFFICIO STUDI E PROGRAMMAZIONE

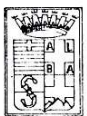


TAV. n. 12



LEGENDA





AMMINISTRAZIONE DELLA PROVINCIA DI CUNEO

UFFICIO STUDI E PROGRAMMAZIONE

CARTA ALTIMETRICA

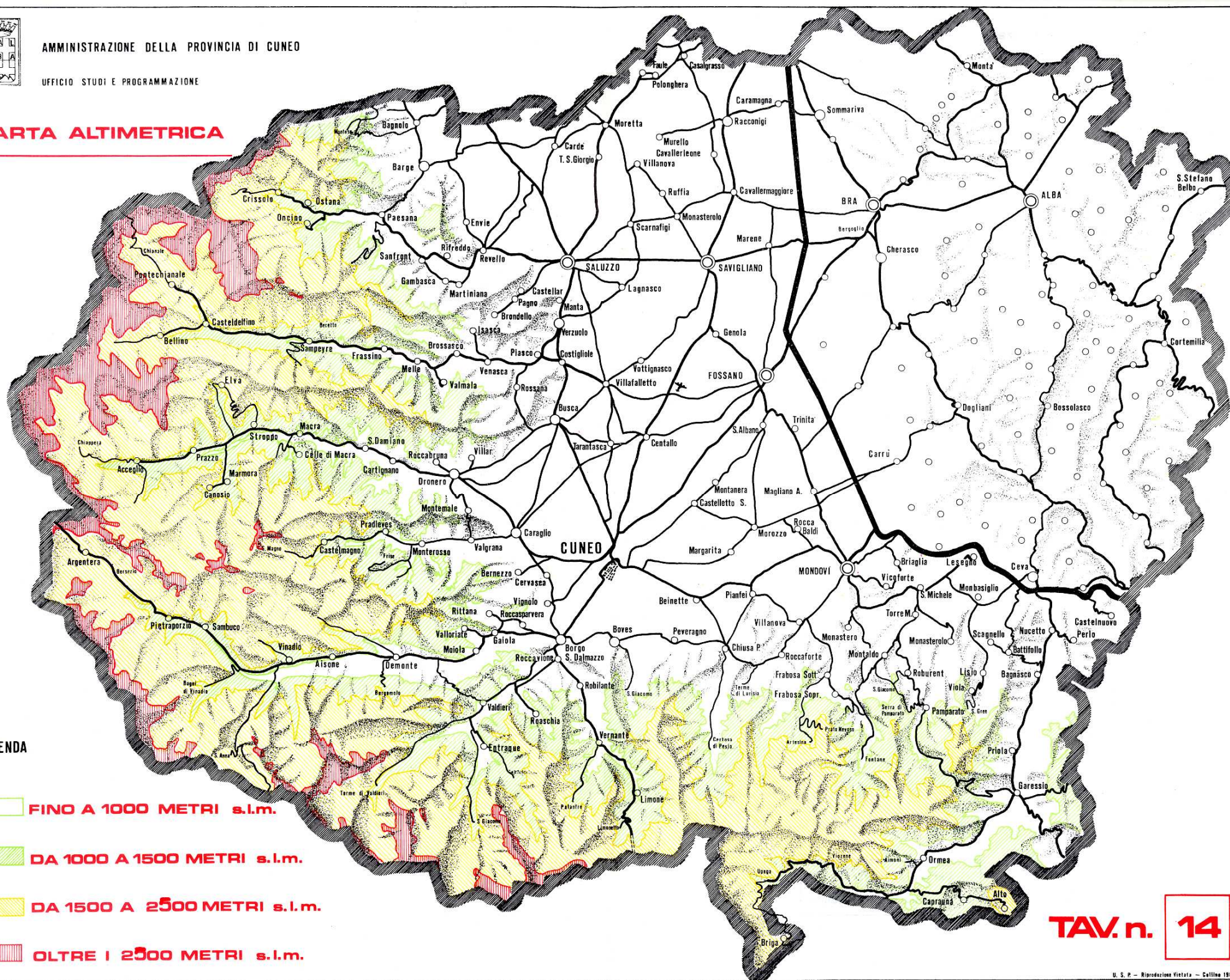
LEGENDA

FINO A 1000 METRI s.l.m.

DA 1000 A 1500 METRI s.l.m.

DA 1500 A 2500 METRI s.l.m.

OLTRE I 2500 METRI s.l.m.



TAV. n. 14

I N D I C I

Quaderno N. 39/A

Presentazione del Presidente dell'Amministrazione Provinciale	pag.	3
1.0 INTRODUZIONE	"	5
2.0 CONCETTO DI CARATTERISTICA RESIDENZIALE MEDIA	"	5
3.0 METODOLOGIA DELL'INDAGINE	"	6
3.1 Le varie componenti esaminate	"	6
3.2 I riflessi economici della strutturazione di stazioni turistiche	"	7
3.3 Le ripercussioni ambientali conseguenti alla strutturazione di stazioni turistiche	"	8
3.4 Altri elementi metodologici	"	9
3.5 Il problema del recupero del patrimonio edilizio esistente	"	9
4.0 LE VARIE IPOTESI DI POSSIBILE SVILUPPO	"	10
5.0 LE INDICAZIONI EMERGENTI A LIVELLO DI SINGOLE AREE	"	11
6.0 I PROBLEMI DI ACCESSIBILITA' AI BACINI SCIISTICI	"	14
6.1 L'accessibilità dalle aree esterne alla Provincia	"	14
6.2 L'accessibilità dai principali centri della pianura cuneese	"	16
6.3 L'accessibilità dai punti di fondovalle	"	16
6.4 L'accessibilità dagli aeroporti e dalle ferrovie	"	17
7.0 L'EVOLUZIONE STORICA DELLO SVILUPPO TURISTICO DELL'ARCO ALPINO CUNEESE	"	17
8.0 LE STRUTTURE COMPLEMENTARI	"	20
8.1 I servizi di soccorso	"	20
8.2 Lo skipass provinciale	"	23
8.3 L'innnevamento artificiale	"	24
8.4 Le scuole di sci	"	26
8.5 Gli sci clubs	"	28
9.0 CARATTERISTICHE DELLE PISTE DESTINATE ALLE ATTIVITA' AGONISTICHE	"	29
9.1 Discesa libera	"	29
9.2 Slalom	"	31
9.3 Slalom gigante	"	32
9.4 Slalom parallelo	"	32
9.5 Regolamento per l'omologazione delle piste di sci alpino	"	34
9.6 Dislivelli per omologazione delle piste di sci alpino	"	37
9.7 Omologazioni internazionali piste sci alpino (adempimenti amministrativi)	"	38
9.8 Regolamento per l'omologazione zonale piste sci alpino	"	39
9.9 Piste omologate in Provincia di Cuneo per lo svolgimento delle gare di sci alpino	"	40
10.0 I VINCOLI ALLO SVILUPPO DELLE ATTIVITA' TURISTICHE INVERNALI	"	43
11.0 SCHEDE DI ANALISI DEI BACINI SCIABILI	"	43
11.1 Note per la lettura delle schede	"	44

RINVIO AL VOL. 39/B PER I CAPITOLI DAL 12.0 al 51.0

52.0	CONCLUSIONI	pag.	47
52.1	I vincoli economici allo sviluppo dell' attività turistica invernale	"	47
52.2	Il problema dell'accessibilità	"	49
52.3	I vincoli al recupero del patrimonio edilizio esistente	"	50
52.4	Il problema di una maggiore fruibilità delle seconde case	"	50
52.5	Le indicazioni emergenti a livello delle varie aree	"	51
52.6	Le proposte per le strutture complementari	"	51

TAVOLA N° 1	- Emigrazione della popolazione nel periodo 1901-1981	"	53
"	N° 2 - Emigrazione della popolazione nel periodo 1951-1981	"	55
"	N° 3 - Stanze occupate stabilmente e non, per Comune	"	57
"	N° 4 - Stanze costruite tra il 1961 ed il 1981	"	59
"	N° 5 - Posti letto in alberghi e case private (dati su base comunale)	"	61
"	N° 6 - Ricettività alberghiera	"	63
"	N° 7 - Accessibilità dal fondovalle	"	65
"	N° 8 - Accessibilità dai principali centri del fondovalle	"	67
"	N° 9 - Carta delle strutture per sport invernali (escluso lo sci alpino)	"	69
"	N° 10 - Scuole di sci	"	71
"	N° 11 - Sci club affiliati FIS	"	73
"	N° 12 - Portata specifica degli impianti esistenti e realizzabili	"	75
"	N° 13 - Capacità teorica massima delle stazioni	"	77
"	N° 14 - Carta altimetrica della Provincia di Cuneo	"	79

Quaderno N. 39/B

Avvertenza		pag.	88
12.0	Bacino sciistico N. 1 di RUCAS MONTOSO in Comune di Bagnolo Piemonte	"	89
13.0	" " N. 2 di CRISSOLO	"	93
14.0	" " N. 3 di PIAN MUNE' e PIAN CROESIO in Comune di Paesana	"	99
15.0	" " N. 4 di CHIANALE - COLLE dell'AGNELLO (Pontechianale)	"	103
16.0	" " N. 5 di PONTECHIANALE	"	107
17.0	" " N. 6 di BELLINO	"	111
18.0	Area sciistica N. 7 di CASTELDEFINO	"	115
19.0	Comprensorio sciistico N. 8 di SAMPEYRE - ELVA - TORRETTE	"	119
20.0	Area sciistica N. 9 di BECETTO	"	127
21.0	Bacino sciistico N.10 di MELLE	"	129
22.0	Bacini sciistici N.11 di VALMALA	"	133
23.0	Area sciistica N.12 di CHIAPPERA in Comune di Acceglio	"	137
24.0	Bacino sciistico N.13 di PONTE MAIRA - MONTE ESTELLETTE - PRATO ROTONDO (Acceglio)	"	139
25.0	" " N.14 della regione SERRE di ACCEGLIO	"	145
26.0	" " N.15 di CANOSIO PREIT	"	149

27.0	Bacino sciistico N. 16 di CANOSIO - MARMORA (VERNETTI)	pag.	153
28.0	" " N. 17 di PAGLIERES in Comune di San Damiano Macra	"	157
29.0	" " N. 18 di CASTELMAGNO	"	161
30.0	" " N. 19 di PRADLEVES in regione FUNSE	"	165
31.0	" " N. 20 di FIGLIERE in Comune di Monterosso Grana	"	169
32.0	" " N. 21 di PENTENERA in Comune di Pradleves	"	173
33.0	" " N. 22 di MONTEROSSO GRANA - VERRA - ROCCASTELLA L'ALPE	"	175
34.0	" " N. 23 di ARGENTERA	"	179
35.0	" " N. 24 di BAGNI di VINADIO	"	183
36.0	" " N. 25 di NERAISSA in Comune di Vinadio	"	191
37.0	" " N. 26 di DESERTETTO e BERGEMOLO nei Comuni di Valdieri e Demonte	"	195
38.0	" " N. 27 di ENTRACQUE	"	201
39.0	" " N. 28 del VALLONE DEL VAN (Roaschia)	"	205
40.0	" " N. 29 della VALLE GRANDA	"	209
41.0	Comprensorio sciistico N. 30 "RISERVA BIANCA" di LIMONE PIEMONTE	"	215
42.0	Bacino sciistico N. 31 di CERTOSA DI PESIO e PIANBOSCO (Chiusa Pesio)	"	227
43.0	" " N. 32 di LURISIA (Roccaforte Mondovì)	"	231
44.0	Comprensorio sciistico N. 33 delle VALLI MONREGALESI	"	235
45.0	Bacino sciistico N. 34 di SAN GIACOMO DI ROBURENT (Roburent, Montaldo e Pamparato)	"	247
46.0	Area sciistica N. 35 di FONTANE in Comune di Franosa Soprana	"	251
47.0	Bacino sciistico N. 36 di ALPE DI ROBERT nei Comuni di Roburent e Pamparato	"	253
48.0	" " N. 37 di VALLE CASOTTO nei Comuni di Garesio e Pamparato	"	257
49.0	" " N. 38 di VIOLA S. GREE' nei Comuni di Viola, Pamparato e Garesio	"	261
50.0	" " N. 39 di AIMONI DI ORMEA	"	267
51.0	" " N. 40 di UPEGA in Comune di Briga Alta	"	271

Quaderno N. 39/C

A T L A N T E

Avvertenza	pag.	282
Legenda	"	283
CARTINA N° 1 - Bacino sciistico di RUCAS MONTOSO in Comune di Bagnolo Piemonte	"	285
" N° 2 - " " di CRISSOLO	"	287
" N° 3 - " " di PIAN MUNE' e PIAN CROESIO in Comune di Paesana	"	289
" N° 4 - " " di CHIANALE - COLLE DELL'AGNELLO (Pontechianale)	"	291
" N° 5 - " " di PONTECHIANALE	"	293
" N° 6 - " " di BELLINO	"	295
" N° 7 - Area sciistica di CASTELDELFINO	"	297
" N° 8 - Comprensorio sciistico di SAMPEYRE - ELVA - TORRETTE	"	299
" N° 9 - Area sciistica di BECETTO	"	301
" N° 10 - Bacino sciistico di MELLE	"	303
" N° 11 - Bacini sciistici di VALMALA	"	305
" N° 12 - Area sciistica di CHIAPPERA in Comune di Acceglio	"	307

CARTINA N° 13 - Bacino sciistico di PONTE MAIRA - MONTE ESTELLETTE - PRATO ROTONDO

in Comune di Acceglio

pag. 309

"	N° 14 - Bacino sciistico della regione SERRE di ACCEGLIO	"	311
"	N° 15 - " " di CANOSIO PREIT	"	313
"	N° 16 - " " di CANOSIO - MARMORA (VERNETTI)	"	315
"	N° 17 - " " di PAGLIERES in Comune di San Damiano Macra	"	317
"	N° 18 - " " di CASTELMAGNO	"	319
"	N° 19 - " " di PRADLEVES in regione FUNSE	"	321
"	N° 20 - " " di FIGLIERE in Comune di Monterosso Grana	"	323
"	N° 21 - " " di PENTENERA in Comune di Pradleves	"	325
"	N° 22 - " " di MONTEROSSO GRANA - VERRA - ROCCASTELLA L'ALPE	"	327
"	N° 23 - " " di ARGENTERA	"	329
"	N° 24 - " " di BAGNI di VINADIO	"	331
"	N° 25 - " " di NERAISSA in Comune di Vinadio	"	333
"	N° 26 - " " di DESERTETTO e BERGEMOLO nei Comuni di Valdieri e Demonte	"	335
"	N° 27 - " " di ENTRACQUE	"	337
"	N° 28 - " " del VALLONE DEL VAN in Comune di Roaschia	"	339
"	N° 29 - " " della VALLE GRANDA	"	341
"	N° 30 - Comprensorio sciistico "RISERVA BIANCA" di LIMONE PIEMONTE	"	343
"	N° 31 - Bacino sciistico di CERTOSA DI PESIO e PIANBOSCO (Chiusa Pesio)	"	345
"	N° 32 - " " di LURISIA (Roccaforte Mondovì)	"	347
"	N° 33 - Comprensorio sciistico delle VALLI MONREGALESI	"	349
"	N° 34 - Bacino sciistico di SAN GIACOMO DI ROBURENT (Roburent, Montaldo e Pamparato)	"	351
"	N° 35 - Area sciistica di FONTANE in Comune di Frabosa Soprana	"	353
"	N° 36 - Bacino sciistico di ALPE DI ROBERT nei Comuni di Roburent e Pamparato	"	355
"	N° 37 - " " di VALLE CASOTTO nei Comuni di Garesio e Pamparato	"	357
"	N° 38 - " " di VIOLA S. GREE' nei Comuni di Viola, Pamparato e Garesio	"	359
"	N° 39 - " " di AIMONI di ORMEA	"	361
"	N° 40 - " " di UPEGA in Comune di Briga Alta	"	363
"	N° 40/bis - Bacino sciistico di UPEGA - zona Briga Alta - Monesi	"	365
TAVOLA	N° 15 - Quadro d'unione delle cartine 1:25.000	"	367

* * * * *

COLLANA DEI QUADERNI DI STUDI E DOCUMENTAZIONI

edita

dall'AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE di CUNEO

- * n. 1 - L'intervento della Provincia e degli altri Enti Locali a tutela dell'ambiente della Valle Gesso, a seguito dei progettati impianti idroelettrici E.N.E.L. (2^a fase) - (ottobre 1972).
- * n. 2 - Verbale della discussione svoltasi il 6 novembre 1972 in seno al Consiglio Provinciale in merito al Piano di Sviluppo del Piemonte 1970-75 e Sintesi del Rapporto preliminare dell'I.R.E.S. - (novembre 1972)
- n. 3 - Relazione dell'Assessorato alla Programmazione per la Conferenza provinciale sulla piccola e media industria e l'artigianato - (dicembre 1972).
- * n. 4 - Rapporto sugli studi preliminari per la realizzazione di un serbatoio sullo Stura di Demonte presso Moiola - 1969/1972 - (dicembre 1972).
- * n. 5 - Esame del Rapporto preliminare dell'I.R.E.S. per il Piano di Sviluppo Regionale 1970/1975 - (maggio 1973).
- * n. 6 - I collegamenti ferroviari in Provincia di Cuneo - (settembre 1973).
- * n. 7 - Note legislative al Bilancio Regionale 1973 - (ottobre 1973).
- * n. 8 - Inventario delle risorse idriche della Provincia di Cuneo. Parte 1^a: Le sorgenti della Valle Stura di Demonte - (novembre 1973).
- * n. 9 - L'istruzione professionale in agricoltura nella Provincia di Cuneo. Relazione informativa predisposta dall'Assessorato Provinciale all'Agricoltura - (marzo 1974).
- * n. 10 - Gli inquinamenti idrici in Provincia di Cuneo. Parte introduttiva - (aprile 1974).
- * n. 11 - Piano di sviluppo e di adeguamento della rete di vendita nel Comune di Boves. - (giugno 1974).
- * n. 12 - Atti della Conferenza sui problemi dell'economia e dello sviluppo industriale dell'area monregalese. - (settembre 1974).
- * n. 13 - Atti del Convegno di studi su "Il Parco Internazionale delle Alpi Marittime" Cuneo, 14 gennaio 1974 - (marzo 1975).
- * n. 14 - Il Comprensorio: contributi per una definizione - (maggio 1975).
- * n. 15 - Inventario delle risorse idriche della Provincia di Cuneo. Parte 2^a: Le risorse idriche della Valle Corsaglia - (novembre 1975).
- * n. 16 - Indagine sulla funzionalità dei Servizi radiotelevisivi nelle Comunità Montane della Provincia di Cuneo - (gennaio 1976).
- * n. 17 - Canzoniere Occitano - (settembre 1976).
- * n. 18 - Programma di attività per il quinquennio 1975/80 - (ottobre 1976).
- * n. 19 - I distretti scolastici in Provincia di Cuneo - (aprile 1977).
- * n. 20 - Atti del Convegno sulla vitivinicoltura - (maggio 1977).
- * n. 21 - Archivio storico topografico delle valanghe italiane - Provincia di Cuneo - (Voll. 1^o/atlante; 1^o/1; 1^o/2; 1^o/3) - 1977.
- n. 22 - Convegno di studi sul tema "Il credito in provincia di Cuneo"
Parte 1^a: Relazioni ed interventi - (ottobre 1978).
Parte 2^a: Allegati (aprile 1978).
- * n. 23 - Problemi e prospettive di sviluppo sulla forestazione in provincia di Cuneo. - (maggio 1978).
- n. 24 - Artigianato e commercio: una risorsa per il Cuneese - (novembre 1978).

- * n.25 - Inventario delle risorse idriche della Provincia di Cuneo. Parte 3^:
Le sorgenti del Massiccio del Marguareis - (novembre 1978).
- n.26 - Carta idrogeologica della Provincia di Cuneo e relative Note illustrative.
Parte 4^ - (marzo 1979).
- n.27 - Inventario delle risorse idriche della Provincia di Cuneo. Parte 5^:
Le sorgenti delle Valli Gesso e Vermenagna - (luglio 1979).
- n.28 - I Distretti scolastici in Provincia di Cuneo - Anno 1979.
28/a - Presentazione - dati provinciali
28/b - Dati relativi al Comprensorio di Cuneo
28/c - " " " di Saluzzo-Savigliano-Fossano
28/d - " " " di Alba-Bra
28/e - " " " Mondovì.
- n.29/a-Le comunicazioni stradali ferroviarie ed aeree in Provincia di Cuneo.
Relazione introduttiva - (novembre 1979).
- n.29/b-Le comunicazioni stradali ferroviarie ed aeree in Provincia di Cuneo.
Atti della riunione del Consiglio Provinciale aperto in data 12 dicembre 1979.
- n.30 - Indagine sullo smaltimento dei rifiuti solidi urbani in Provincia di Cuneo.
(febbraio 1980).
- * n.31 - Lezioni del Corso per Guardie Giurate Ecologiche volontarie (L.R. n° 68/78) -
(febbraio 1980).
- n.32 - Repertorio dei monumenti artistici della Provincia di Cuneo - Territorio
dell'antica Marca saluzzese (Voll. 1/a - 1/b - 1/c) - (settembre 1980).
- n.33 - Inventario delle risorse idriche della Provincia di Cuneo. Parte 6^:
Le acque sotterranee della Pianura Cuneese (alla sinistra della Stura di
Demonte) - (gennaio 1981).
- n.34 - Impianto per la produzione ed utilizzazione di Biogas - Note illustrative.
(giugno 1981).
- n.35 - Lezioni del Corso per Guardie Giurate Ecologiche volontarie (L.R. n° 68/78)
III^ edizione riveduta e ampliata.
- n.36 - Indagine sul contenuto in fluoro nell'acqua degli acquedotti dei Comuni
della Provincia di Cuneo - (settembre 1981)
- * n.37 - Programma di attività per il quinquennio 1980/85 - (gennaio 1982)
- n.38 - Studio sui bacini sciistici - 27 principi per lo sviluppo del turismo
montano (dicembre 1982)

= = = = =

(I volumi contrassegnati dall'asterisco sono esauriti; potranno comunque essere consultati presso l'Ufficio Studi dell'Amministrazione Provinciale - CUNEO - Corso Nizza, 21.-)

Finito di stampare il 30.4.1983

A cura della
Sezione Studi e Programmazione

dr. Giuseppe FISSORE
arch. Guido MASSUCCO - arch. Enzo FINA
sig. Enrico COLLINO - sig.ra Rosanna RUMAZZA GATTI

La Sezione Studi e Programmazione esprime il suo vivo ringraziamento
a tutti gli Amministratori e Tecnici che hanno collaborato alla
stesura della presente ricerca, fornendo dati, notizie e progetti.

Un particolare ringraziamento
al dr. ing. Giacomo FEDRIANI, al dr. Walter ESCHER e al dr. arch. Renato MAURINO
per l' interesse dimostrato durante lo svolgimento degli studi e la collaborazione prestata.

Stampato presso il Centro - Stampa
dell' Amministrazione Provinciale