

I LAGHI LOMBARDI E LA GEOGRAFIA DEL TURISMO (*)

1. — L'allineamento dei laghi lombardi individua, come è ben noto, una delle aree italiane più rilevanti economicamente e più famose nel quadro del turismo, sia nazionale, sia internazionale.

Quei bacini lacustri, che sono tra gli elementi geografici maggiormente caratteristici della regione, incidendo trasversalmente e profondamente la calcarea fascia delle Prealpi lombarde, si sono rivelati infatti sempre più motivo di attrazione per nutrite e crescenti correnti di traffico turistico.

In realtà, questo dei laghi lombardi è un doppio schieramento, costituito, almeno nella sua parte occidentale e turisticamente preminente, da due serie di specchi d'acqua, che hanno origine parzialmente diversa, più o meno complessa, ma che soprattutto differiscono tra loro per forma, superficie e influenza sull'ambiente fisico circostante, pur strettamente collaborando nell'attrazione del turismo, benché, senza dubbio, con un peso molto differente nel fenomeno regionale.

A monte, la serie dei maggiori laghi che, dopo il ritiro dei grandi ghiacciai pleistocenici, hanno occupato le fosse vallive più profondamente sovraescavate da essi, e quindi si stendono nella parte più depressa di bacini i quali, in genere, sono limitati a nord dallo spartiacque principale alpino e alle cui testate si aprono perciò valichi di eccezionale importanza. E' questa la linea tenuta dai laghi d'Orta (1), Maggiore, di Lugano, di Como, d'Iseo, d'Idro e di Garda, che si trovano lungo circa 200 km di fascia prealpina, su una profondità trasversale che non raggiunge in alcun punto i 60.

(*) Questa nota è il contributo che, in occasione del XVII Congresso Geografico Italiano (Bari, aprile 1957), l'A. ha inviato al Prof. U. Toschi, relatore sul tema generale: *Aspetti geografici dell'economia turistica in Italia*. Pur limitandosi a tratteggiare solo alcuni dei più salienti aspetti dell'argomento, l'A. ha dovuto necessariamente superare il ristretto spazio messo a disposizione per la stampa negli « Atti » del Congresso. Per evitare quindi una pubblicazione parziale, o una riduzione che ne avrebbe alterato i già sommari lineamenti, il contributo viene stampato integralmente nel « Bollettino ».

(1) Il L. d'Orta, anche se territorialmente non lombardo, può essere tuttavia compreso fra i laghi lombardi, perché sotto moltissimi aspetti fa parte dello stesso sistema: ad es., per il deflusso delle sue acque verso il Verbano, per le vie di comunicazione che lo servono, per il turismo che lo frequenta, ecc. Sul L. d'Orta vedi, fra l'altro: P. LANDINI, *Il lago d'Orta. Appunti di geografia antropica*, in « Boll. R. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1923, pp. 451-491.

Poco più a sud si allinea l'altra serie, molto più breve (55 km), dei laghetti posti nel tratto di fascia collinare esistente fra il L. Maggiore e Lecco, a ridosso del grande anfiteatro morenico che ha inizio a sud del L. d'Orta e che termina all'Adda, segnando il limite della maggiore espansione raggiunta dai ghiacciai quaternari ticinese ed abduano. Di gran lunga meno importante della prima per minor ampiezza dei singoli componenti e per ampiezza complessiva, questa serie annovera tuttavia un numero elevato di unità: i laghetti di Blandronno, di Comabbio e di Monate, e quello di Varese — più vasto — fra il Verbano e questa città; i laghetti di Montorfano, di Alserio, di Pusiano e di Annone, fra Como e Lecco. E, inoltre, di diversa origine, ma sempre in quella linea, il laghetto del Segrino, e quelli di Garlate e di Olginate, formati dall'Adda; più ad oriente, isolato, a poca distanza dal Sebino, c'è il laghetto di Endine, nella Val Cavallina.

Questi laghi lombardi, per la loro posizione sono in condizioni eccezionalmente favorevoli agli effetti dell'accessibilità.

A nord di essi lo spartiacque alpino offre infatti, a sua volta, un allineamento di valichi stradali divenuti in epoca recente sempre più importanti per il traffico — ora specialmente per quello turistico — da e verso l'Europa centrale, e consente il transito di correnti costituite soprattutto da stranieri, le quali si incanalano nei fondovalle principali per passare da un versante all'altro là dove il rilievo presenta maggiori possibilità di facile superamento (2).

Questo afflusso dal settentrione verso la regione lombarda è però in gran parte — ben si sa — condizionato dalle vicende stagionali, perché i valichi dal Sempione allo Stelvio sono tutti a quote molto elevate, al di sopra dei 1800 m, e quindi la durata media annua della loro apertura al traffico va dalle venti settimane dell'Umbrail alle trenta settimane del Sempione (il solo Maloia è quasi sempre transitabile, sia pure, a volte, con difficoltà) (3).

Meglio favorito nei confronti degli ostacoli opposti dalla natura è invece il L. di Garda, perché i valichi alpini che diretta-

(2) Così, i passi del Sempione e del Gottardo, facilitando le comunicazioni fra le alte valli del Rodano e del Reno anteriore (con il concorso anche dei valichi del Lucomagno e del S. Bernardino) e il bacino del Ticino, danno strada ad una corrente di visitatori che si irradia verso il L. Maggiore (e che diverge anche per il L. d'Orta), verso il L. di Lugano e verso quello di Como. A questo affluisce pure, sempre dal nord, un'altra ragguardevole massa di turisti che, provenendo ancora dalla valle del Reno e da quella dell'Inn, giungono, attraverso i passi dello Spluga, del Maloia e del Bernina, nel bacino dell'Adda, alla cui testata dà accesso anche lo Stelvio, percorso, durante la stagione estiva, da un non trascurabile traffico che arriva dalla valle dell'Inn attraverso il Passo di Resia, e dalla media valle dell'Adige lungo la Val Venosta.

(3) Cfr., ad es., J. F. ROUILLIER, *La traversée routière des Alpes et le tunnel sous le Mont-Blanc*, in « Le Globe », Ginevra, 1955, pp. 19-61. Non si dimentichi però l'esistenza di servizi ferroviari per il trasporto di autoveicoli attraverso le gallerie del Sempione e del Gottardo, attuato anche durante la stagione invernale.

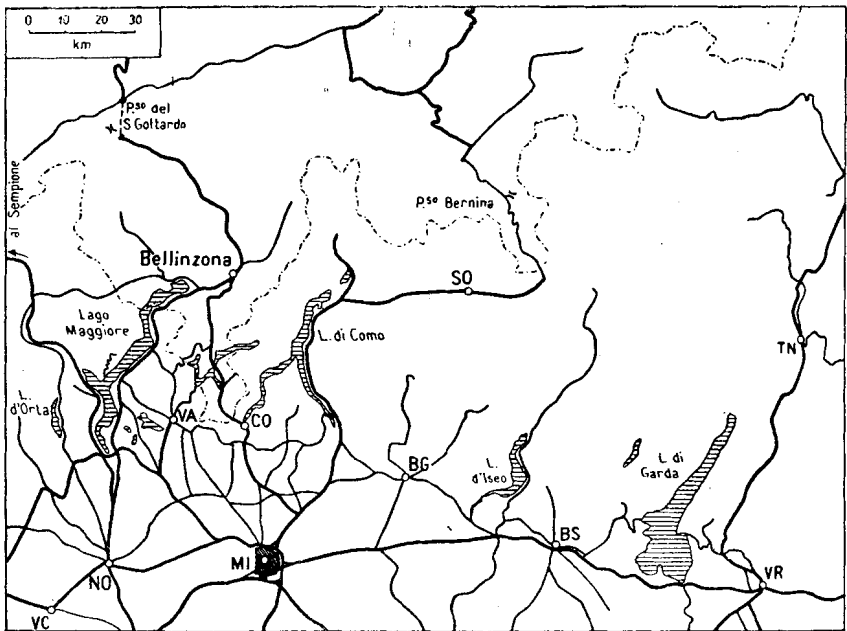


FIG. 1.- LA RETE FERROVIARIA DI MAGGIOR INTERESSE PER LA REGIONE DEI LAGHI LOMBARDI.

mente ne alimentano il turismo, e cioè i passi di Resia, del Brennero e di Prato alla Drava, sono a quote più modeste, tra i 1500 e 1000 *m*, all'incirca, ed hanno quindi anche una durata annuale di transitabilità stradale maggiormente ampia, e che, per i due ultimi, si può addirittura considerare permanente.

I numerosi valichi stradali sono integrati a vantaggio della regione dei laghi lombardi da ben cinque valichi transalpini percorsi da linee ferroviarie internazionali, quelle del Sempione e del Gottardo, la secondaria che da Tirano collega la Valtellina all'Alta Engadina (regione di grande importanza turistica) e infine quelle del Brennero e della Pusteria.

Notevole facilità quindi di accesso dal nord, cui si aggiunge, a sud, una analoga e più favorevole situazione, per l'abbondante rete stradale e ferroviaria, non ostacolata affatto dal rilievo, e che si sviluppa particolarmente intensa al piede della fascia prealpina, dove linee ferroviarie e rotabili vengono a tagliare trasversalmente le grandi arterie che passano per i valichi alpini (dopo avere, in massima parte, lambito gli specchi lacustri), mentre una più fitta maglia di ferrovie, tramvie, autostrade e strade mi-

nori, di interesse regionale, ma tuttavia percorse da intensissima circolazione, copre le aree intermedie, quasi a costituire il tessuto connettivo della Lombardia (4), regione densamente popolata e attiva, specie nella sua parte di alta pianura e di collina (5).

La Lombardia, con una superficie pari a circa l'8% del territorio dello Stato, ospita — come è noto — una popolazione che corrisponde a quasi il 14% di quella totale italiana, ed ha un numero di addetti all'industria pari a pressoché un terzo del totale nazionale. Quindi, alta densità di popolazione, alto grado di industrializzazione ed alta densità di strade; e questi, che sono alcuni degli aspetti antropogeografici più appariscenti della regione lombarda in genere, si rivelano particolarmente accentuati proprio in quella parte pedemontana che si appoggia all'allineamento dei laghi. Qui la densità raggiunge i massimi: sono oltre 4 milioni, su 6 e mezzo, gli abitanti della Lombardia che vivono in quel triangolo di terreni collinari e pedecollinari che ha i suoi vertici in Brescia, Laveno, e Magenta, e quindi la base lungo la metà inferiore del L. Maggiore e lungo il Ticino a sud di esso, in un'area perciò relativamente limitata rispetto all'estensione totale di quella regionale. Si tratta di un territorio in cui l'alta percentuale di adulti tra i 20 e i 60 anni, l'esistenza di famiglie sempre meno numerose, lo sviluppo dei redditi individuali (6) (circa 265.000 lire pro-capite già nel 1952, e circa 450.000 a Milano nel 1955) collaborano al conseguimento di una certa possibilità di risparmio e di relativamente elevato consumo, ossia di un sufficientemente alto tenore di vita. E' questo un elemento fondamentale anche per l'impulso a correnti turistiche di una qualche consistenza, come quelle nazionali che, soprattutto da quest'area, alimentano il turismo della regione dei laghi assieme a quelle internazionali, le quali

(4) Non si dimentichi, a questo riguardo, che la regione lombarda su una area di 23.800 kmq possiede circa 2200 km di ferrovie (dei quali oltre 1000 elettrificati), 550 km di tramvie extra-urbane e quasi 21.000 km di rotabili, di cui 1350 statali, 3300 provinciali e oltre 16.000 comunali e minori. Questo corrisponde a poco meno che 87 km di sole strade rotabili per ogni 100 kmq di territorio ed è un chiaro indice della ricchezza della viabilità lombarda (Cfr. F. AIMONE JELMONI, *I trasporti nella regione lombarda*, Sta nel vol.: CASSA DI RISPARMIO DELLE PROVINCE LOMBARDE, *L'economia della regione lombarda* [Milano, 1954, pp. 1334], pp. 471-510). Il fatto è tanto più interessante agli effetti del fenomeno turistico, in quanto, come è evidente dall'esame di una qualsiasi carta stradale a media scala, la maggior densità si rileva proprio nell'area che giace fra l'unglia delle Prealpi e la strada statale n. 11 (Padana superiore), che nel suo tratto tra il Ticino e il Mincio separa la Lombardia prevalentemente industriale da quella prevalentemente agricola.

(5) Il fatto che il 40% della superficie della Lombardia ha giacitura montana, con conseguente bassa densità di popolazione, aggiunto alla prevalenza dell'economia agricola e allevatrice nella parte di pianura, specie nella bassa pianura irrigua, spiega perché l'alta pianura e la collina beneficino di un insediamento molto fitto.

(6) Si veda: F. BRAMBILLA e V. DOMINEDO, *Il reddito della regione lombarda*. Sta nel volume: CASSA DI RISPARMIO ecc., cit., pp. 645-678.

presentano interessanti caratteristiche, ma hanno certo minor consistenza numerica ed economica complessiva.

L'eccellenza della posizione geografica della regione dei laghi lombardi rispetto al complesso delle vie e dei mezzi di comunicazione e alla loro utilizzazione da parte delle provenienze da lontano (centroeuropee, specialmente) e da vicino (pianura e collina lombarda a nord della strada Magenta-Peschiera, soprattutto) fa quindi sì che si abbiano tutte le condizioni più favorevoli, rispetto all'andamento delle correnti di circolazione turistica, ai loro nodi, ai loro centri di convergenza e di irradiazione, ai loro momenti essenziali.

2. — L'ambiente fisico che ospita l'allineamento dei laghi lombardi con il suo rilievo vario e interessante spiega l'origine prima di alcuni dei momenti determinanti il fenomeno turistico che vi si è manifestato.

Tutta la fascia prealpina, per l'abbondanza di valli e di passi che la caratterizza, si fraziona in numerosi gruppi montani (7), nettamente definiti da solchi vallivi trasversali più o meno ampi, tra cui quelli occupati dai bacini lacustri, solchi che — penetrando profondamente nelle Prealpi fino a raggiungere, in genere, la fascia alpina vera e propria — assumono una eccezionale importanza agli effetti delle comunicazioni e quindi della circolazione turistica, dalla presenza di esse consentita, agevolata, e addirittura stimolata.

La frattura del L. Maggiore mostra una forte convergenza di grandi vie di comunicazione, ed è superata, a questo riguardo, solo da quella che interessa il L. di Como. Vi confluisce infatti da nord-ovest la valle del Toce, lungo la quale si snoda quel doppio nastro stradale, rotabile e ferrovia del Sempione, che costituisce una delle più importanti vie di accesso dall'Europa centro-occidentale verso la Pianura Padana, parallela a quell'altra coppia stradale del Gottardo, che, poco più a oriente, unisce direttamente alla Lombardia il cuore della Svizzera e dell'Europa centrale. Scendono, la rotabile e la ferrovia del Sempione, verso il Verbano, e lambiscono quella che è la riviera più ridente del L. Maggiore, da Baveno ad Arona, ma servono pure il piccolo, e tuttavia non meno ridente, L. d'Orta, il Cusio, lungo la cui riva orientale, costellata quasi in continuità di ville e di giardini, si snoda egualmente una doppia via di comunicazione, stradale e ferroviaria. E nello spazio che, a partire dalla pianura terminale del Toce, è racchiuso fra questo doppio fascio di vie, si innalza il massiccio granitico che

(7) Brevi cenni riassuntivi sull'argomento si possono trovare in: G. NANGERONI, *L'ambiente fisico della regione lombarda*. Sta nel vol.: CASSA DI RISPARMIO ecc., cit., pp. 1-42.

culmina nel Mottarone (1491 *m*), turisticamente famoso per il grandioso panorama che vi si apre sulla pianura padana fino all'Appennino, sulla cerchia alpina e sui laghi prealpini compresi tra il L. d'Orta e quello di Varese (8).

Sui fianchi del Mottarone, come del resto sulle fronteggianti pendici orientali del granitico e scistoso gruppo penninico che si innalza fra la Val Sesia e il L. d'Orta, una nota di fresco e di ridente è data dalla larga fascia di castagneti e querceti cedui (intramezzati qua e là anche da faggete) che più in alto cede il passo ad un fitto manto di prati e di pascoli con vaste estensioni di felceti, circondando il monte fin quasi alla vetta. Sono le avanguardie, si potrebbe dire, di quella vegetazione arborea, basata soprattutto su formazioni cedue, che a chiazze più o meno rade, alternandosi con prati-pascoli e con pascoli, ricopre i calcari che costituiscono la maggior parte dei gruppi prealpini.

La doppia via che scende dal Gottardo verso il L. di Lugano e quello di Como serve anch'essa — come già detto — il Verbano, immettendovi una parte rilevante del suo flusso turistico in direzione di quel centro di rinomanza mondiale che è Locarno, nella sezione settentrionale del lago, allo sbocco del solco della Val Vigezzo (Centovalli, nel tratto svizzero), il quale ha pure esso una notevole importanza agli effetti del turismo, costituendo una congiunzione tra le due strade del Sempione e del Gottardo, fra Domodossola e Bellinzona.

Ma quello che può esser considerato il cuore della cosiddetta regione dei Tre Laghi (anche se in realtà ne abbraccia molti di più, tenendo conto dei minori, tra cui il L. di Varese) è il settore prealpino serrato fra i solchi del Verbano e del Lario, avendo nel centro il Ceresio. In questo settore si innalzano due gruppi montani, dei monti varesini e del Comasco occidentale, separati dall'ampia e pianeggiante depressione di Arcisate e del Mendrisiotto. Culminano, i primi, nel notissimo Campo dei Fiori (1286 *m*), fulcro turistico della zona (9), e da cui pure si scorge un vastissimo panorama sulle Alpi occidentali e sulle Prealpi, sulla pianura, sul L. Maggiore e sui laghi del Varesotto meridionale. Si imperniano, i secondi, sul Monte Generoso, alto 1701 *m* (10), che ha un ruolo paragonabile, se non superiore, a quello del Mottarone, per l'eccezionale vista che da esso si gode. Lo sguardo, nei giorni

(8) Dal Mottarone, la cui vetta è raggiunta oltre che da una rotabile, anche da una ferrovia a cremagliera, che sale da Stresa e consente lo sviluppo di un intenso turismo invernale, si gode infatti uno dei paesaggi più ampi e più suggestivi che sia possibile scorgere in tutta la fascia prealpina, rivale di quello che si osserva dal Monte Generoso e molto più vasto e variato di quello che si può cogliere, ad es., da un altro non meno famoso osservatorio prealpino-lacustre, quello di Brunate sopra Como.

(9) Servito anch'esso, come il Mottarone, da una rotabile e da una tramvia prolungata in una funicolare.

(10) La vetta è raggiungibile con una ferrovia a cremagliera.

più limpidi, spazia infatti dai monti della Val di Susa via via fino a quelli che serrano la parte settentrionale del L. di Como e alle Alpi e Prealpi Orobie.

Il territorio occupato da questi due gruppi prealpini presenta, in complesso, un paesaggio dalla plastica piuttosto dolce, un paesaggio molto verdeggiante, per l'abbondanza di prati irrigui e di boschi, per lo più cedui, ma sufficientemente folti, che si sviluppano sulle formazioni calcaree del Mesozoico (spesso ricoperte da accumoli più o meno potenti di morene); largamente alternate con dolomie, argille e marne pure del Mesozoico, dando luogo a superfici pianeggianti ed erbose, di alto interesse non solo per l'economia allevatrice ma pure per quella turistica estiva ed invernale.

Non mancano, nella grande varietà litologica che caratterizza questo settore, altre rocce che collaborano all'accrescimento delle bellezze paesaggistiche e alla loro attrazione, come, ad es., i porfidi, particolarmente abbondanti nel Varesotto, e che mostrano una ricca gamma di colori, con tonalità che vanno dal tipico rosso al verde scuro, al viola.

Ma è l'eccezionale sviluppo della rete stradale, principale e secondaria — in notevole parte di interesse internazionale, anche perché attraversa il confine con la Svizzera — che costituisce uno degli aspetti più salienti di quest'area così rilevante per il turismo di circolazione e per quello di soggiorno. E' una rete densissima e tecnicamente buona, che fa capo a quei grandi gangli del turismo internazionale e nazionale che sono i centri di Varese, di Como (e di Lugano) e di Laveno, quest'ultimo pure di notevole importanza quale caposaldo del movimento turistico della Lombardia nella sezione centrale del Verbano e testa di ponte lombarda della navigazione su quello specchio lacustre.

Le grandi arterie che a questi gangli convergono (11) e le minori che da essi si irradiano hanno trovato facilitato il passo dalla dolcezza della plastica, la quale ha consentito un'abbastanza facile snodarsi per ogni dove, con largo sfogo pure per il crescente movimento turistico capillare, che ha permeato gradatamente dapprima gli spazi più facilmente raggiungibili, i lungolago, la zona dei laghetti di Varese, le valli di maggior passaggio

(11) Si ricordi l'apporto che al turismo di questo settore prealpino danno i tre tronchi della prima rete di autostrade che sia stata costruita in Italia, la Milano-Laghi. Irradiando da Milano, essi mettono in contatto immediato la grande metropoli lombarda con tre gangli essenziali del traffico turistico a breve e ad ampio raggio, giungendo rispettivamente a Sesto Calende (alla base del Verbano), a Varese e a Como. Pure se ormai superate sotto alcuni aspetti — almeno nella loro attrezzatura attuale — per il traffico automobilistico oderno, le autostrade dei laghi, che in Milano si raccordano a quelle per Torino e per Brescia (e quindi anche per il Garda) e, quanto prima, a quella per Bologna, hanno contribuito, e contribuiscono tuttora, alla fortuna turistica della regione.

(come la Val Ganna, la Val Cuvia, la Valtravaglia, in Italia, e la Val d'Agno, nel vicino Canton Ticino), e via via quelle minori.

La seconda grande frattura trasversale prealpina, del L. di Como, più o meno parallela a quella del Verbano, supera forse quest'ultima per l'eccezionale richiamo di vie di comunicazione di interesse nazionale e internazionale da essa determinato. Vi affluiscono, da nord, le due strade internazionali che dalla Svizzera entrano valicando lo Spluga ed il Maloja, arterie di esistenza millenaria; da nord-est la strada che proviene dallo Stelvio, e che convoglia pure traffico proveniente da lontano, in arrivo dalla Svizzera attraverso il Bernina e l'Umbrail, dall'Alto Adige (e dall'Austria e Germania) tramite lo Stelvio. Ad occidente vi immette, nella parte centrale del lago, la strada che per la Valsolda porta da Lugano a Porlezza e a Menaggio; a sud-ovest Como costituisce quel ganglio essenziale del turismo lombardo in cui sboccano ben sette vie di grande comunicazione e interesse turistico. A sud-est, infine, Lecco rappresenta un altro nodo stradale, convergenza, a sua volta, di sei arterie tutte fortemente influenzate dal traffico turistico.

Fra Como e Lecco, compreso tra i due bracci meridionali del Lario, si spinge a nord il cosiddetto « Triangolo Lariano » — abitualmente, ma impropriamente, chiamato Vallassina (dal nome di una sua valle centrale), od anche Alta Brianza — costituito soprattutto, ad occidente, da calcari mesozoici, ricoperti da prati, pascoli e boschi, e, ad oriente, da calcari marnosi e dolomie pure mesozoiche, più aridi e brulli.

Pure questo sprone triangolare prealpino ha eccezionale rilevanza turistica in tutta la sua superficie: basterà qui ricordare la presenza di Bellagio al suo vertice più settentrionale.

Oltre Lecco cominciano le Prealpi Orobie, che due profondi solchi trasversali dividono in tre gruppi, occidentale, centrale, orientale. Ma fra il Lario e il primo di questi gruppi un posto a sé lo tengono le Grigne, cui la prevalenza di dolomia incute quella aridità, quell'asprezza, quell'insieme selvaggio che, proprio per la sua repulsività, costituisce un elemento paesaggistico di eccezionale rilievo. Non mancano però nell'interno del gruppo delle Grigne anche aree dove i calcari marnosi e argillosi, affioranti qua e là in superfici più o meno vaste e più o meno pianeggianti, hanno consentito la presenza di prati-pascoli e di pascoli, con qualche chiazza di ceduo (castagno e faggio), che, assieme alle possibilità alpinistiche offerte dal gruppo, hanno determinato le fortune turistiche di tutti i pianori e delle vallate che lo incidono o lo delimitano, a cominciare dal Piano dei Resinelli e dalla Valsassina.

La Val Brembana è il solco che divide le Prealpi Orobie occidentali dalle centrali: l'esistenza in essa del centro idropinico di

San Pellegrino ne puntualizza a sufficienza l'importanza. Il gruppo centrale è separato a sua volta da quello orientale a causa della lunga incisione della Val Seriana, percorsa da una strada di alto interesse turistico che sale al Passo della Presolana, per scendere poi, lungo l'aspra Val di Scalve, nella Val Camonica.

Anche in questo trino complesso orobico la rete stradale si è sviluppata adeguatamente, per le esigenze locali dell'attività industriale e per quelle turistiche; pure due strade ferrate penetrano profondamente nelle due vallate principali, l'una salendo da Bergamo a San Pellegrino ed oltre, l'altra raggiungendo Clusone. Dolomie e calcari marnosi si alternano parimenti in questo settore tripartito, con un contrasto molto suggestivo di aride pareti strapiombanti e di fertili e verdeggianti pianori.

Il solco della Val Camonica, occupato nella sua parte più meridionale dal L. d'Iseo, e percorso dalla arteria stradale che da Bergamo, per il Tonale, sale a Bolzano e al confine con l'Austria, divide dal sistema orobico l'ultimo settore prealpino lombardo, quello bresciano, anch'esso trino; la Val Trompia e la Val Sabbia, col L. d'Idro, sono gli elementi che lo ripartiscono in tre gruppi minori. Per la Val Trompia, ricca di industrie, una tramvia sale fino a Gardone, mentre lungo la Val Sabbia un'altra importante strada, accompagnata anch'essa fino a Vobarno da una tramvia, sale da Brescia verso nord, raggiungendo poi Trento, o per le Valli Giudicarie o attraverso la Val di Ledro, Riva e la Valle del Sarca.

Il L. d'Iseo, che è caratterizzato dalla presenza della più grande isola esistente nei laghi italiani, il Monte Isola (si ricordi, a questo proposito, l'attrattiva per il turismo costituita dall'Isola di San Giulio nel L. d'Orta, dalle Isole Borromee in quello Maggiore, e, in misura molto attenuata però, dall'Isola Comacina nel Lario), è anch'esso circondato completamente da una cintura stradale che ne ha facilitato la valorizzazione per il turismo proveniente da Bergamo, da Milano e da Brescia, o di passaggio da e per il nord, pure se l'area attorno a questo lago si differenzia ancora sostanzialmente da quelle degli altri laghi lombardi per la prevalenza della sua fisionomia industriale. L'accesso al L. d'Iseo è favorito anche dalla ferrovia Brescia-Edolo, che ne costeggia la riva orientale, e dalle linee Palazzolo-Sarnico e Cremona-Iseo, che lo servono alla testata meridionale.

Il L. di Garda, infine, il grande Benaco, il più vasto dei laghi italiani, chiude ad oriente la serie dei laghi prealpini lombardi, richiamando anch'esso, con le strade che vi convergono o lo costeggiano, un forte afflusso di turisti nazionali e stranieri, questi ultimi prevalentemente di lingua tedesca e provenienti soprattutto dai passi confinari della regione atesina.

Serrato fra le Prealpi bresciane orientali e le Alpi di Val di Ledro, ad occidente, e la catena del Monte Baldo ad oriente, aspra e rocciosa sulle pendici che scendono al lago, il Garda, che fino al 1918 appartenne all'Austria nell'estrema parte settentrionale, ed interessa la Lombardia, ma anche il Veneto e la Venezia Tridentina, ha avuto un ruolo di speciale importanza nello sviluppo del turismo della regione atesina ed è stato lungamente — come lo è tuttora, del resto — una delle attrazioni del turismo di lingua tedesca in Italia.

Già da lungo tempo la fama delle sue bellezze e delle sue attrattive era largamente nota (12). Il suo bacino superiore rappresentava infatti prima del 1918 uno dei centri di richiamo determinanti della valorizzazione turistica della regione atesina, perché costituiva un lembo di quella che i tedeschi amavano chiamare « Austria mediterranea », e quindi con il suo paesaggio e con il suo clima attirava fortemente i turisti del settentrione. Non si dimentichi, anche, che a ridosso della riva settentrionale del Garda c'è, allo sbocco della valle del Sarca, una vasta piana alluvionale, fra Arco e Riva, dove le condizioni climatiche eccezionalmente miti, e che favoriscono una vegetazione di tipo mediterraneo, hanno determinato fin dagli ultimi decenni dello scorso secolo lo sviluppo di una attrezzatura alberghiero-sanatoriale che ha molto contribuito alla diffusione della fama del Benaco.

Mentre la testata settentrionale del lago era la mèta del turismo tedesco, che da lì si spingeva in parte anche a sud valendosi dei servizi di navigazione, onde Riva era diventata un punto di passaggio preferito dalla corrente turistica atesina, il turismo italiano, dal canto suo, cominciava ad interessarsi dei tratti centro-meridionali delle rive occidentale ed orientale, della prima soprattutto, valorizzando la zona circostante al golfo di Salò, « ...una delle più dilettevoli regioni della Lombardia » (13), facilmente raggiungibile per le provenienze dal Bresciano, ma pure, della seconda, la parte a sud di Garda, abbastanza comodamente accessibile dal Veronese.

Ma fu solo posteriormente all'annessione della regione atesina all'Italia, e con il completamento delle due grandi arterie marginali, Riva-Gardone-Desenzano e Torbole-Peschiera, che venne messa a fuoco e completata la valorizzazione turistica del Garda quale ora è in atto, anche se furono modificate molte caratteristiche del suo turismo, come per gli altri laghi, del resto.

Se il Benaco non fosse oggi racchiuso anch'esso, come tutti gli

(12) « Le vedute di Salò, di Garda, di Sirmione e di Malcesine, di Ponale e di Riva di Trento sono diramate per tutta Europa », si legge in un'opera del 1854 (*Dizionario corografico del Veneto*, Milano, G. Civelli, 1854. Cfr. voce Garda). Sul Garda vedi anche: L.G. NANGERONI, *Cenni generali sulla distribuzione della popolazione nella regione benacense*, in « Boll. R. Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1936, pp. 275-301.

(13) *Dizionario corografico del Veneto*, cit. Cfr. voce Salò.

altri specchi lacustri, in un completo anello stradale marginale, ora che il turismo si è sostanzialmente motorizzato le sue fortune sarebbero state certamente molto ostacolate e ridotte, tanto più che qui manca pure, ad immediato contatto, un adeguato sviluppo di servizi ferroviari o assimilati, perché solo una linea di grande comunicazione vi corre accanto, sul margine inferiore, la Milano-Venezia, nel tratto tra Desenzano e Peschiera, e poca rilevanza hanno i collegamenti secondari che da Brescia e da Verona tendono verso le aree marginali al centro dello specchio lacustre.

3. — Laghi lombardi, o laghi prealpini, si dice indifferentemente, spesso: ma non si dimentichi che le testate superiori dei maggiori di essi penetrano oltre la fascia dei rilievi prealpini, spingendosi in aree dai caratteri orografici nettamente alpini.

Ciò non impedisce tuttavia a queste grandi masse d'acqua di far sentire, come è noto, nelle zone più a contatto con loro, caratteristici benefici effetti sul clima, determinandone un tipo che si distacca nettamente da quello alpino, ma anche da quello della pianura padana, già marcatamente continentale.

L'escursione termica è meno sensibile, per quanto si possano osservare, ovviamente, notevoli differenze tra luogo e luogo, sia d'inverno, sia d'estate, in relazione al rilievo, alla esposizione, ai venti dominanti (si ricordino la *brega* e il *tivano* del L. di Como, e l'*ora* e il *suer* del L. di Garda, ad es.).

Così, sul Verbano, Pallanza, nella sezione centrale del lago, ha temperature medie invernali attorno ai 3°; Cannero, nella sezione settentrionale, attorno ai 6°; e d'estate, in entrambe le località, le medie si aggirano attorno ai 22°.

All'altro estremo della fascia dei laghi, sul Benaco, le temperature medie si mantengono pressoché ovunque sui 2-3° nel mese di gennaio e sui 24-25° in quello di luglio. Le medie annue si aggirano sui 13°, sia a sud (13°,1 Desenzano) che nel centro, (13°,3 Salò) e a nord (12°,6 Riva) e l'escursione annua media sui 22-23°.

Quanto alla piovosità annua essa oscilla, più o meno, quasi ovunque tra 1200 e 1800 *mm* (Varese 1500; Lugano 1700; Como 1300; Lecco 1400; Riva 1150), ma in qualche località scende anche al di sotto, come, ad es., a Desenzano, dove generalmente non supera i 1000 *mm*. E' una piovosità che si concentra prevalentemente nella primavera e nell'autunno, con quantità stagionali di precipitazioni pressoché uguali (o almeno poco differenti) e con valori via via minori per l'estate e per l'inverno; quest'ultimo è quasi ovunque la stagione di minime precipitazioni.

Tra novembre e marzo, sui monti, al di sopra dei 1500 *m*, le precipitazioni avvengono per lo più sotto forma di neve, anche se spesso intercalata a pioggia; e la neve persiste abbastanza a lungo sui pianori e sui pendii più riparati, e nei fondovalle, consentendo

lo sviluppo di un forte turismo invernale imperniato soprattutto sulla pratica dello sci, e che è ora molto agevolato anche da funivie, seggiovie, slittovie e sciovie, quali, ad es., quelle di Barzio nella Valsassina, di Val Cava nel Bergamasco, ecc.

Scarsa, specie se raffrontata alle condizioni della vicina Pianura Padana, la nebulosità; così pure infrequenti i giorni con nebbia.

Le condizioni climatiche, che in gran parte sono collegate a questa piovosità mediamente elevata e alla mitezza complessiva della temperatura invernale, provocano manifestazioni specialmente appariscenti attraverso la vegetazione periferica ai grandi bacini lacustri. Facile e frequente è trovare pure l'olivo, specifico indizio di clima mediterraneo, e persino gli agrumi (cedri e limoni, che danno frutti maturi); ne sono indicatori, del resto, anche toponimi molto noti, come Oliveto Lario e Limone sul Garda. E abbondano i cipressi, gli oleandri, le magnolie, le palme, ecc., tutte piante che prosperano nel clima mediterraneo, il che consente l'impianto di magnifici parchi e giardini, i quali costituiscono spesso uno degli elementi più attraenti nel paesaggio dei laghi lombardi.

4. — Un altro degli aspetti che più colpisce nel paesaggio umanizzato di questa fascia di bacini lacustri è la rete stradale ad immediato contatto con gli specchi d'acqua. E' una rete stradale che segue ovunque, ininterrottamente, le rive dei singoli laghi, e che si è andata via via completando a partire dal principio di questo secolo, ma ha preso soprattutto impulso dall'inizio del secolo passato, quando per ragioni varie, ma specialmente militari, furono aperte ex novo, o sistemate con criteri moderni sui modesti tracciati preesistenti, quelle che sono oggi, ad es., le strade del Sempione, nel tratto Sesto Calende - piana terminale del Toce; del L. di Como e dello Spluga, e quella dello Stelvio. Recente è il completamento di altre, come la Como-Bellagio, la Gardesana occidentale, ecc., e ancor più recente l'apertura della Gardesana orientale. Importanti lavori sono tuttora in corso per adattare alle crescenti esigenze della circolazione i tratti più frequentati di queste arterie marginali ai laghi; ne fanno fede, fra l'altro, gli eccezionali ampliamenti, ora in atto, sul tratto Como-Menaggio della cosiddetta « Strada Regina ».

A questa sviluppata cintura di arterie che, in alcuni casi, costituisce parte integrante delle grandi vie di comunicazione internazionali, in altri rappresenta un elemento fondamentale dello sviluppo sociale generale delle singole aree servite, ma anche un elemento stimolatore ed essenziale della valorizzazione turistica, la quale a sua volta è una delle basi dell'economia locale, fa riscontro una particolare impronta differenziatrice, recente, nell'in-

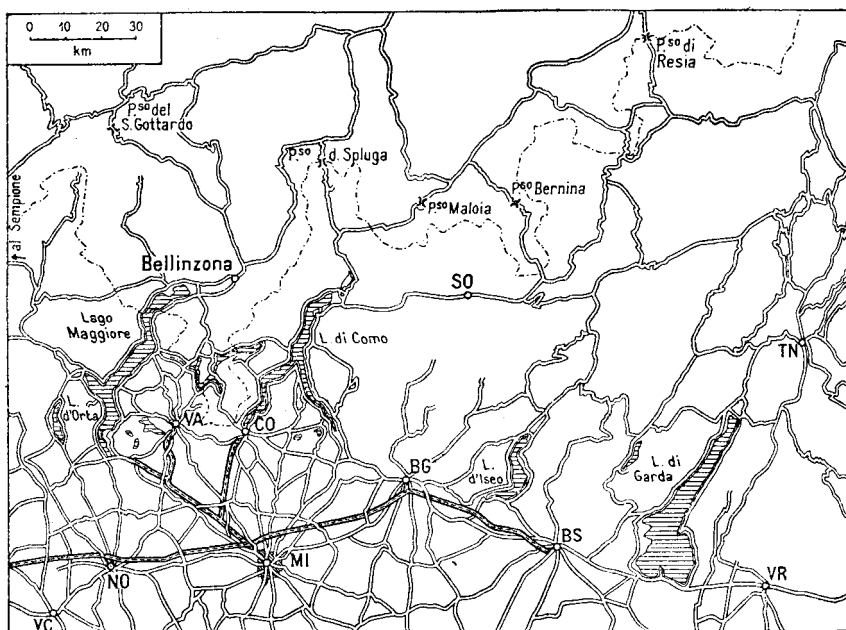


FIG. 2. - LA RETE STRADALE DI MAGGIOR INTERESSE PER IL TURISMO DELLA REGIONE DEI LAGHI LOMBARDI.

sedimento umano lungo le sponde dei laghi e nelle aree contermini.

E' un insediamento che, se ha trovato un forte stimolo nelle attrattive del paesaggio e del clima, ha però spesso trovato altrettanta resistenza nelle difficoltà opposte dalla morfologia. Basta percorrere quelle strade per rendersi conto degli sforzi e dei miracoli tecnici che sono a volte occorsi per realizzarle; basta guardarsi d'attorno per scorgere come lo sviluppo, per lo più lineare, dei centri che ora hanno raggiunto o stanno raggiungendo un alto significato turistico sia stato ottenuto a spese di fatiche non comuni per gli ostacoli presentati dalla mancanza di spazio utilizzabile e per la necessità di crearlo appositamente ad ogni costo.

Questo dello sviluppo turistico della regione dei laghi lombardi è dunque un fenomeno abbastanza recente.

Non che le bellezze naturali di quell'area non fossero già apprezzate e decantate da gran tempo; basterà, ad es., per il L. di Como, ricordare ciò che ne scrisse entusiasticamente Plinio. Ma solo quando, sia pure in misura limitata, cominciò a prendere piede l'abitudine di viaggiare non unicamente per motivi di necessità,

ma anche per soddisfare (e ciò specie in alcuni ambienti sociali) quel naturale istinto di conoscere che è sempre latente in ogni uomo, la regione dei laghi lombardi, in gran parte pure perché posta sulle grandi direttrici di movimento tra il centro della valle padana e l'Europa centrale, cominciò ad attrarre l'attenzione di italiani e di stranieri.

Comunque, è solamente nei primi decenni del secolo passato che anche qui il turismo ha cominciato ad assumere qualcuna di quelle caratteristiche che gli sono ormai proprie, che gli hanno conferito una concretezza particolare e l'hanno avviato poco a poco a costituire un fatto di indubbia e crescente importanza economica, con riflessi più o meno marcati (pur se spesso non perfettamente percepibili o valutabili) nell'ambiente antropico.

Ciò, sia per quello che adesso si usa definire come turismo di circolazione, sia per quello che si indica — con termini, in apparenza almeno, un po' contraddittori — come turismo di soggiorno.

Nella regione dei Tre Laghi, sia l'uno sia l'altro turismo alla metà del secolo scorso già si erano notevolmente affermati. Teneva forse il primato il L. di Como; veniva subito dopo il L. Maggiore. Il primo, per la vicinanza che offriva alla ormai già grande metropoli lombarda, dove l'economia si stava radicalmente trasformando per l'avviata industrializzazione della regione circostante, con conseguente elevazione del tenor di vita della popolazione, e per essere sulla via di comunicazione che collegava la Lombardia al Canton Ticino, estrema propaggine meridionale di una nazione così turisticamente già apprezzata come la Svizzera; il secondo, perché sulla grande arteria napoleonica del Sempione e, anch'esso, in immediato contatto con lo stesso Canton Ticino. C'era poi da tener presente che l'area di alta pianura e di collina la quale, a nord di Milano, si estende fino all'unghia dei più vicini rilievi prealpini, ed è costituita prevalentemente dalle regioni ben note sotto il nome di Brianza, Comasco e Varesotto, si era già costellata di ville, spesso molto sontuose, che, specie nella seconda metà dell'estate e nella prima metà dell'autunno, accoglievano per qualche mese le più cospicue famiglie lombarde. Quelle ville punteggiavano pure fittamente le rive del bacino occidentale del L. di Como.

Così si poteva leggere, già nel 1854, che « grande oltremodo vi è il concorso nell'estate e nell'autunno, nella quale stagione non pure i Lombardi, ma forestieri d'ogni gente, Inglesi, Francesi, Tedeschi, Russi, Americani accorrono in folla a deliziarsi nelle belle prospettive Lariensi ed a respirare il puro aree di que' contorni. Un pellegrinaggio al Lago di Como, alcune pagine poetiche sul medesimo, il disegno di alcune fra le innumerevoli sue vedute, sono una specie di obbligazione contratta da tutti gli stranieri che

visitano la Lombardia » (14). Cominciava già allora a comparire fra i fattori del turismo anche quello psicologico, costituito dalla cosiddetta moda, che poi ha preso sempre maggiore importanza, aggiungendosi ad un altro fattore psicologico, che fin da tempi antichissimi aveva stimolato spostamenti individuali e di massa, e che ancor oggi ha grande rilievo nel fenomeno turistico generale, pur se con aspetti molto spesso del tutto speciali. E', questo, il fattore religioso, che determina anche ai giorni nostri pellegrinaggi sempre più numerosi e frequenti, i quali pure nella regione dei laghi prealpini hanno specifici obiettivi di grande rinomanza, come, ad es., i santuari della Madonna del Sasso, presso Locarno, sul L. Maggiore e di Santa Maria del Monte, presso Varese.

5. — Condizioni ambientali fisiche quindi, e condizioni psicologiche, ebbero dunque parte determinante nell'avvio del turismo lombardo, come quelle che, pur diverse in parte, nello stesso periodo cominciarono a stimolare il turismo atesino, provocando l'inizio della fortuna turistica del L. di Garda, nonostante le sue minori possibilità connesse al minor numero di centri costieri ed al più difficile problema delle comunicazioni marginali, risolto soltanto in tempi molto recenti, come già accennato.

Ma parte preponderante, come ovunque, la ebbero le condizioni tecniche progressivamente mutevoli, e qui più progredite che altrove. E' infatti soltanto con la trasformazione ed il progresso incessante e rapido, non solo dei mezzi, ma anche delle vie di comunicazione, che il turismo si avvia ad assumere gradatamente la fisionomia attuale: e il primo grande passo si compie proprio con il diffondersi delle linee ferroviarie, che consentono il nascere di correnti basate su mezzi collettivi di trasporto (15).

Ora, è bene ricordare che fra i primi tronchi di ferrovia costruiti in Italia vi fu, proprio in Lombardia, quello che in seguito divenne la tratta iniziale di una delle più importanti linee transalpine, la ferrovia Milano-Monza. Questa, che fu poi prolungata fino alla Camerlata, nei pressi di Como, nel 1849, a Lugano nel 1874, e così saldata, nel 1882, alla linea del Gottardo, entrò in funzione fin dal 1840, e, se in un primo tempo ebbe pochissima influenza sul turismo, per il breve percorso (poco più di 12 km) e per le caratteristiche del suo punto di arrivo, divenne in seguito uno dei trami principali della fortuna turistica del L. di Como, così come la ferrovia del Sempione lo divenne per quella del L. Maggiore, specie dopo che, cinquant'anni or sono, nel 1906, fu completata appunto nel suo tratto transalpino verso la Svizzera e l'Europa centro-occidentale.

(14) *Dizionario corografico della Lombardia*. Milano, G. Civelli, 1854. Cfr. voce *Como*.

(15) F. AIMONE JELMONI, *I trasporti nella regione lombarda*, cit.

Essenziale agli effetti turistici della Lombardia centro-occidentale fu però la rete di linee secondarie che va sotto il nome di Ferrovie Nord-Milano (16), le quali integrarono proficuamente l'azione delle linee statali sia fondamentali che minori, man mano diramatesi nella regione prealpina, e collegarono con la metropoli la sponda orientale del L. Maggiore, la zona varesina, il ramo occidentale del L. di Como, e quindi le città allineate al piede della fascia prealpina (come Laveno, Varese, Como), mentre altre linee statali o in concessione solcavano, sia pure con minor intensità, la pianura lombarda nord-orientale, spingendosi fin dentro alle valli principali, come nella Val Brembana, nella Val Seriana, nella Val Camonica e nella Val Sabbia, o correndo lungo il piede delle Prealpi lombarde orientali, da Lecco a Bergamo, a Brescia.

Tutte queste ferrovie, è superfluo ricordarlo, seguirono il più possibile le direttrici offerte dalla natura, pur non mancando spesso di tener conto, specie nei tratti pianeggianti, di condizioni stabilite dall'ambiente antropico. Così ne è derivato un quasi costante parallelismo delle strade ferrate e delle rotabili, tranne nei punti in cui esigenze particolari della tecnica ferroviaria hanno costretto i tracciati delle ferrovie a svincolarsi dai passaggi offerti dalla plastica.

Il notevole moltiplicarsi delle linee ferroviarie e similari, statali e in concessione, nella regione dei Tre Laghi nello scorcio del secolo passato e nei primi decenni di questo, è stato indubbiamente uno dei più positivi e propulsivi elementi determinanti non solo dello sviluppo industriale della regione servita, ma anche di quello turistico, specie del turismo di soggiorno, dapprima contribuendo in maniera essenziale a stimolare il fenomeno cosiddetto della villeggiatura, che del turismo è stato ed è uno degli aspetti rilevanti. E lungo i tratti paesaggisticamente più interessanti delle linee ferroviarie, o nelle zone terminali di essi, si è visto un eccezionale incremento della specifica edilizia residenziale stagionale e dei centri abitati suscettibili di valorizzazione turistica.

Alle poche grandi ville che già esistevano, per lo più nei punti panoramici, si è andato via via giustapponendo una enorme quantità di edifici minori creati per la villeggiatura, modificando fortemente l'aspetto dell'insediamento; ne sono tappezzate, ad es., la riva sud-occidentale del Verbano, tra Arona e Stresa, lungo la via e la ferrovia del Sempione, l'allineamento, pure doppio, stradale e ferroviario, Varese-Laveno e quello Varese-Porto Ceresio, ecc. (17).

(16) G. BIANCHI, *Le Ferrovie Nord-Milano*, in «Le Vie d'Italia», Milano, 1950, pp. 161-168.

(17) Un tipico esempio di abitato trasformato completamente dopo il suo raggiungimento da parte di una linea ferroviaria è il duplice centro di Canzo-Asso, allo sbocco della Vallassina, nel «Triangolo Lariano». Una linea delle

Ma una ben più estesa e appariscente manifestazione del fenomeno si è avuta negli ultimi decenni, quando la strada ha ripreso rapidamente il sopravvento sulla ferrovia, per il grande rivoluzionario sviluppo dei mezzi motorizzati di trasporto.

I servizi pubblici automobilistici hanno prolungato lateralmente e terminalmente quelli ferroviari, irradiandone capillarmente i benefici ad aree sempre più vaste, e consentendo quindi lo sviluppo dell'attrezzatura residenziale stagionale in località divenute così facilmente raggiungibili, e che altrimenti sarebbero restate poco note o trascurate.

Ne sono, sempre nella nostra regione, tipico esempio lo sviluppo di Lanzo d'Intelvi, nel bacino del L. di Como; della Vallassina, nel cuore del « Triangolo Lariano »; della Valsassina, alle spalle di Lecco: della Valle Imagna e della Valle Seriana, alle spalle di Bergamo, ecc.

6. — Sempre nel settore della tecnica di largo interesse anche per il turismo, c'è da osservare come lo sviluppo dei servizi pubblici automobilistici prima, e quello della motorizzazione individuale poi, abbiano dato un grave colpo ai servizi di navigazione sui laghi, che erano già molto attivi da prima della metà del secolo scorso e che avevano contribuito in maniera veramente essenziale, in quel secolo, al problema delle comunicazioni. Ma il servizio di navigazione lacustre, con il passar del tempo e con il progresso nei trasporti, manifestò poi i suoi inconvenienti, tra cui quello della lentezza. Oggi, e da un paio di decenni, esso non presenta quasi più interesse per la vita normale delle popolazioni rивierasche (18); ma ha ancora qualche valore per il movimento dei turisti non « motorizzati », ed anche per questi, ad es. sul L. Maggiore e su quello di Como, per i servizi di traghetto di persone e di automezzi, in attività fra Laveno ed Intra e fra Bellagio e Menaggio, soprattutto. Solo in tempi recentissimi la navigazione lacustre sta mostrando qualche segno di ripresa (al di fuori di quei servizi di traghetto), con il ricorso a mezzi di trasporto collettivo moderni e veloci in sostituzione dei vecchi e lenti battelli. Comunque, anche sui laghi lombardi, come su tutti gli altri laghi, il servizio di navigazione non ha e non potrà più riavere il ruolo che pur ebbe in passato per circa un secolo.

Ferrovie Milano-Nord vi giunse nel 1922 e, in pochi anni, da allora, si è avuto il sorgere di centinaia e centinaia di ville nell'area di fondovalle circostante le due stazioni ferroviarie terminali, sì che i due centri di un tempo si sono praticamente fusi ormai in uno solo, anche se ancora sono amministrativamente separati. E di casi consimili nella regione dei laghi lombardi se ne possono contare parecchi. Vedi C. DELLA VALLE, *La Vallassina, con particolare riguardo alle condizioni economiche*, in « Boll. della Soc. Geogr. Ital. », Roma, 1952, pp. 462-503 (cfr. pp. 498-500).

(18) A. FARINELLI, *Problemi del turismo italiano. La navigazione lacustre*, in « Le Vie d'Italia », Milano, 1938, pp. 199-204.

Altri prodotti della tecnica moderna che, prima del grande sviluppo della motorizzazione individuale (fenomeno del recente dopoguerra, in gran parte) hanno procurato la fortuna turistica di alcune località, sono stati alcuni mezzi di trasporto la cui importanza è forse oggi in declino, la ferrovia dentata e la funicolare, che ora si continuano, più spesso, e con ben altre possibilità, nella funivia, nella seggiovia e nella sciovia.

Senza le funicolari e senza le ferrovie dentate molti fulcri dell'attuale turismo lombardo non sarebbero divenuti tali, o almeno alcuni lo sarebbero divenuti soltanto molto più tardi: è il caso del Mottarone, del Generoso, dei Monti S. Salvatore e Bré presso Lugano, di Brunate sopra Como, ecc.

Queste linee speciali hanno reso accessibile la montagna ad una massa di turisti privi del tempo e delle possibilità fisiche necessarie per famigliarizzarsi altrimenti con essa e per lasciarsi vincere e avvincere da quelle particolari sensazioni e aspirazioni che sono fra i propulsori psicologici del turismo.

Ma, se il diffondersi, il moltiplicarsi ed il perfezionarsi dei servizi collettivi di trasporto sono stati altrettanti incentivi e stimoli al turismo, tuttavia l'impulso maggiore gli è venuto dal recentissimo aumento dei mezzi motorizzati privati di circolazione (con il conseguente, pur se ritardato e lento, adattamento e perfezionamento delle rotabili alle nuove esigenze).

Il binomio strada-turismo ha assunto sempre maggior significato, dando vita ognor più intensa a quello che in breve è diventato l'aspetto prevalente del fenomeno turistico, influenzando fortemente pure quello cosiddetto di soggiorno, il quale da qualche anno sta modificando sensibilmente i suoi lineamenti essenziali, per l'incessante azione erosiva che nella sua consistenza e fisionomia sta operando il turismo di circolazione, onde in molti luoghi si vede gradatamente attenuarsi il fenomeno della villeggiatura, e quindi del turismo statico (si accetti l'apparente contraddizione dei termini), a vantaggio di quello dinamico.

Il turismo motorizzato odierno ha delle possibilità di diffusione, anche capillari, che erano prima pressoché inesistenti anche quando dal trasporto animale si passò a quello ferroviario, e poi a quello automobilistico collettivo. L'autoveicolo ha concesso al turista una completa autonomia individuale che ancora qualche decennio fa non si sarebbe potuto nemmeno immaginare. E il diffondersi rapidissimo della motorizzazione (anche, e soprattutto di quella minore) ha potenziato questa autonomia, e svincolando in gran parte il turista da precostituiti orari, itinerari e soste, ne ha stimolato la mobilità sia nello spazio sia nel tempo, portando turisti anche in località che difficilmente sarebbero altrimenti raggiunte.

7. — Che la rete stradale della regione dei laghi lombardi sia una rete di interesse altamente turistico è confermato da vari elementi relativi al traffico che essa sopporta.

Innanzitutto un elemento di carattere internazionale, relativo al movimento ai valichi stradali. Se si considera, ad es., il numero totale degli stranieri entrati in Italia ai transiti terrestri nel quinquennio 1951-1955 si nota che circa il 48% è penetrato attraverso i valichi ferroviari italo-svizzeri e più del 46% attraverso quelli stradali dello stesso settore: quindi le strade ferrate e le rotabili che hanno percorso i solchi trasversali delle Prealpi lombarde occidentali e centrali hanno convogliato poco meno della metà degli stranieri entrati in quel periodo nel nostro territorio nazionale. Non è possibile valutare l'apporto al movimento nella regione dei laghi lombardi dei passaggi avvenuti attraverso i valichi che indirettamente servono pure questa regione, per lo meno nella sua estremità orientale, gardesana; ma già la percentuale indicata prima per il solo settore italo-svizzero mostra l'importanza del fenomeno (nel 1954 i turisti stranieri in Italia furono più di 9,3 milioni; nel 1955, 10.786.000).

Per la Lombardia è altamente interessante questo concentrarsi dell'afflusso di stranieri nella « zona centrale dell'arco alpino, in corrispondenza con i valichi italo-svizzeri. Questa tendenza non è di certo casuale: anche nella nostra penisola, nella sua parte settentrionale, il massimo concentramento di popolazione e di attività economiche si ha nella parte centro-occidentale, per cui le vie di comunicazione gravitano ovviamente verso questa zona. Per di più al di là delle Alpi, ad iniziare dalla Svizzera, si ha una fascia di addensamento demografico ed economico, fascia che grosso modo segue il corso del Reno » (19).

In valori assoluti, ai transiti ferroviari con la Svizzera furono registrate 1.163.648 entrate di stranieri nel 1954, salite a 1.240.921 nel 1955 (20). Ed ai transiti stradali italo-svizzeri il numero fu molto più elevato: 2.708.399 nel 1954 e 3.014.363 nel 1955. In totale, soltanto attraverso la frontiera italo-svizzera si è avuto nel 1955 un passaggio verso l'Italia di ben 4.255.284 unità, che quasi tutte hanno gravitato, sia pure in diversa misura, verso la regione dei laghi. Infatti il numero dei passaggi avvenuti al Gran S. Bernardo verso la Val d'Aosta fu di poco superiore ai 50.000 (52.467, esattamente) e quello relativo a Tubre, verso la Val Venosta, inferiore ai 190.000 (187.437), e quindi i due passi non incisero sul totale che per poco più del 5%. Esclu-

(19) E. VITTORELLI, *Funzione dei trasporti su strada e rotaia negli scambi internazionali della Regione Trentino-Alto Adige*. Sta nel vol. I° di *Studi sulle comunicazioni e i trasporti nel Trentino-Alto Adige*, raccolti e ordinati a cura del Dott. G. Carone [Trento, 1956, pp. 804], pp. 343-456.

(20) ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE (E.N.I.T.). *Statistica del Turismo. Anno 1954*. Roma, 1955; ID., *id. Anno 1955*. Roma, 1956.

dendoli dal computo, il numero di unità straniere entrate nella Lombardia dalla frontiera svizzera risulta di 4.015.378, pari a circa 2/3 della popolazione residente nella regione lombarda.

E' noto come sia impossibile sceverare dalla maggior parte dei dati statistici inerenti al movimento circolatorio di cose e persone quello che è l'elemento turistico; spesso è solo possibile delinearne qualche aspetto, con opportuni confronti stagionali, come nel caso degli stranieri in arrivo, e in quelli della circolazione automobilistica su alcune strade, o del numero di persone ospitate in alcuni centri di particolare importanza specifica.

Nei confronti dei passaggi di frontiera in ferrovia, i due transiti italo-svizzeri che detengono un primato in senso assoluto sono quelli di Chiasso e di Domodossola, sulle linee del Gottardo e del Sempione: essi totalizzarono nel 1955 oltre il 91% del totale di stranieri entrati per i cinque transiti ferroviari italo-svizzeri, con circa 1.150.000 passaggi. Ponte Ribellasca, sulla Domodossola-Locarno, Luino, sulla Laveno-Bellinzona, e Tirano, sulla linea per S. Moritz, non ne registrarono complessivamente che meno di 110.000.

Considerato nell'insieme e per tutto l'anno, il valore giornaliero medio di entrate di stranieri in Italia dalla frontiera ferroviaria con la Svizzera ammontò a 4000 unità: ma l'influenza del fatto turistico risalta già bene evidente se le medie giornaliere, anziché riferirsi all'intero anno, sono riferite alle singole stagioni. Ne risultano 1770 entrate giornaliere nel trimestre invernale, 3685 in quello primaverile, 5667 in quello estivo e 2541 in quello autunnale (21).

La media giornaliera della stagione estiva segnò quindi nel 1955 un aumento del 66,7% rispetto alla media giornaliera annua, e addirittura del 239,3% rispetto a quella giornaliera della stagione invernale.

Ma ancor più significativi questi valori risultano — sempre riferendosi all'intero settore ferroviario italo-svizzero — se si confrontano le medie giornaliere del mese di maggiori entrate (6189, agosto) con quelle del mese in cui si è registrato il minor afflusso di stranieri in Italia (1574, febbraio); si osserva che la media giornaliera dell'agosto supera quella del febbraio di ben il 293,2% e quella annua dell'88%.

Considerando le singole stazioni ferroviarie di frontiera si possono fare altre interessanti deduzioni (22). Sulla linea del

(21) Gli stranieri entrati in Italia attraverso i transiti ferroviari italo-svizzeri durante il 1955 furono precisamente 1.240.921, così ripartiti per stagione: inverno, 150.293; primavera, 350.374; estate, 521.421; autunno, 233.833.

(22) Gli stranieri entrati in Italia attraverso i transiti ferroviari italo-

Gottardo, a Chiasso, da un numero di entrate mensili che oscilla, grosso modo, su 25-30.000 nel periodo novembre-marzo (850-1000 unità al giorno) si salì ad oltre 60.000 nell'aprile, ed a valori mensili tra 85 e 95.000 unità nel trimestre estivo, con punta massima in agosto, di oltre 3000 unità al giorno.

Un andamento analogo, pur con valori notevolmente inferiori, lo mostrò la linea del Sempione, a Domodossola, dove da 15-20.000 unità mensili nel periodo novembre-marzo si passò ad oltre 50.000 nell'aprile, e attorno alle 80.000 mensili nel bimestre luglio-agosto. Meritano uno speciale rilievo, su entrambe le linee, i massimi secondari dell'aprile, che da qualche anno rappresenta un mese in cui i turisti stranieri tendono sempre più a venire in Italia, in relazione alle condizioni climatiche in genere particolarmente favorevoli nella penisola a quell'epoca.

Anche gli altri transiti ferroviari di secondo piano in questo settore rivelano, dai loro dati, un comportamento molto simile, pur con intensità relative molto diverse tra di loro.

Astraendo dall'entità numerica assoluta, la linea ferroviaria su cui più accentuato si notò nel 1955 il fatto turistico è quella secondaria Domodossola-Locarno (transito di Ponte Ribellasca), che accusò nella stagione estiva un aumento del valore medio giornaliero di stranieri entrati pari al 462,5% su quello corrispondente della stagione invernale e al 69,8% su quello annuo. Così pure, considerando la media giornaliera dell'agosto si vede che essa fu superiore del 769,2% a quella di febbraio. Linea quindi eminentemente turistica, nella quale i 180 stranieri registrati giornalmente d'estate scesero a 32 d'inverno, certo rappresentati nella quasi totalità da elementi svizzeri della zona di confine, che si muovono per ragioni di lavoro.

Sulle due grandi linee del Gottardo e del Sempione il divario tra i valori stagionali e mensili dell'inverno e dell'estate è molto più accentuato nella seconda, perché la linea del Gottardo, controllata a Chiasso, ha sempre un movimento di stranieri notevol-

svizzeri durante il 1955 si ripartirono come segue, per le varie stazioni:

		Inverno	Primavera	Estate	Autunno
Chiasso	a	86.690	175.054	266.162	125.316
	b	963	1924	2893	1362
Domodossola	a	50.037	131.016	213.808	85.979
	b	556	1440	2324	935
Luino	a	5993	10.943	12.557	10.340
	b	67	120	136	112
Ponte Ribellasca	a	2889	13.018	16.584	6341
	b	32	143	180	69
Tirano	a	4684	5343	12.310	5857
	b	52	59	134	64

(a, numero totale stagionale; b, numero medio giornaliero stagionale).

mente elevato, sia perché linea principale di penetrazione in Italia dalla Svizzera centrale e dall'Europa centro-occidentale, sia perché influenzata da abbastanza intenso traffico locale tra il Canton Ticino e il Comasco: onde gli sbalzi stagionali sono meno sensibili (23). Ma la sua grande importanza nel fatto turistico risalta comunque dall'elevatezza numerica del suo movimento.

Se si compie un analogo esame del movimento degli stranieri in entrata attraverso i transiti stradali italo-svizzeri che riguardano direttamente la regione dei laghi lombardi, se ne possono trarre conclusioni altrettanto, anzi più interessanti, perché in parte suscettibili di essere collegate con osservazioni sul traffico automobilistico registrato sulle strade afferenti ai transiti stessi.

Questi transiti stradali di frontiera sono numerosi: è quindi il caso di soffermarsi in dettaglio solo sui principali. Nel 1955 furono registrati ad essi 2.774.459 stranieri in entrata, e di questi il maggior numero passò a Chiasso al termine della strada statale n. 35, « dei Giovi » (oltre 580.000 unità), seguito a notevole distanza da Ponte Tresa, al termine della strada « provinciale Varese-Ponte Tresa » (circa 380.000 unità), e da Paglino (Sempione), con poco più di 360.000. Vennero quindi il transito di Piaggio di Valmara, sulla strada statale n. 34, da Intra verso Locarno, con oltre 315.000, e quelli di Oria e di Villa di Chiavenna, rispettivamente con più di 240.000 e 200.000, nei punti terminali della « provinciale di Val Menaggio e settentrionale del Ceresio » e della statale n. 37, « del Maloia ».

In complesso si ebbe, a tutti i transiti stradali italo-svizzeri di diretto interesse per la Lombardia, un'entrata giornaliera media annua di oltre 7600 stranieri, con medie giornaliere stagionali di 2132 per l'inverno, 8330 per la primavera, 15.925 per l'estate e 3906 per l'autunno (24). Aumento quindi di quasi il 650% della media estiva sull'invernale e di oltre il 1000% della media dell'agosto su quella del febbraio; mesi, questi, nei quali si verificarono rispettivamente il maggiore e il minor numero giornaliero medi di entrate, con 20.288 unità al giorno per l'agosto e 1820 per il febbraio.

Come per i transiti ferroviari, si possono fare anche per quelli stradali altre interessanti deduzioni (25).

(23) A Chiasso si riscontrò nella stagione estiva un aumento del valore giornaliero medio del 200,4% su quello del corrispondente valore invernale, e del solo 61,6% su quello annuo; a Domodossola gli aumenti furono rispettivamente del 318% e del 76,4%. Quanto alla media giornaliera del mese di agosto, essa superò del 229,4% quella di febbraio a Chiasso, e del 411,3% a Domodossola.

(24) Gli stranieri entrati in Italia attraverso i transiti stradali italo-svizzeri di diretto interesse per la Lombardia durante il 1955 furono precisamente 2.774.459, così ripartiti per stagione: inverno, 191.876; primavera, 758.106; estate, 1.465.145; autunno, 359.332.

(25) Considerando a sé i sei transiti stradali più importanti per entità

Astraendo dall'entità numerica assoluta, il transito che manifesta un più spiccato carattere turistico è quello di Paglino (Sempione) dove nel 1955 si raggiunse d'estate il più elevato aumento percentuale (172,1) nel valore medio giornaliero stagionale di entrate di stranieri in confronto a quello medio annuo e pure il più alto aumento percentuale nel valore medio giornaliero del mese di agosto (260,9) in confronto a quello annuo.

Il transito di Paglino è generalmente chiuso nell'inverno, per la neve, e anche — a volte — nei mesi di marzo e di aprile, in relazione alla sua altitudine; ma nella stagione estiva vi si riscontra un'entrata di stranieri elevatissima, con medie giornaliere stagionali persino superiori a quelle di Ponte Chiasso, che pure è influenzato, come la ferrovia, dal traffico locale.

Altro transito di preminente interesse turistico è quello di Oria, sulla Lugano-Portofino, dove nel trimestre invernale, nonostante la sua favorevole posizione sullo specchio lacustre del Ceresio, si registrano valori medi giornalieri minimi nel numero di stranieri penetrati in Italia, pur essendo la strada inserita nei classici itinerari collettivi che abbracciano il L. di Lugano e quello di Como (26).

E' superfluo ricordare come tutti i valori fin qui esposti,

numerica di passaggi e raggruppando tutti gli altri in una unica serie, si rileva che durante il 1955 gli stranieri entrati in Italia attraverso i transiti stradali di diretto interesse per la Lombardia si ripartirono come segue:

		Inverno	Primavera	Estate	Autunno
Ponte Chiasso	a	83.131	167.622	237.834	91.889
	b	924	1842	2585	999
Ponte Tresa	a	37.687	114.134	163.781	63.712
	b	419	1254	1780	692
Paglino (Sempione)	valico chiuso		78.987	247.568	34.410
			868	2691	374
Piaggio di Valmara	a	12.285	96.607	167.483	38.749
	b	136	1062	1821	421
Oria	a	9594	77.929	139.445	13.831
	b	107	856	1516	150
Villa di Chiavenna	a	13.184	58.888	102.307	26.942
	b	146	647	1112	293
Altri transiti	a	35.995	163.935	406.727	89.799
	b	400	1801	4421	976

(a, numero totale stagionale; b, numero medio giornaliero stagionale).

(26) Ad Oria nel 1955 si riscontrò, nella stagione estiva, un aumento del valore giornaliero medio del 1316,8% su quello del corrispondente valore invernale, ma del solo 129,7% su quello annuo. Quanto alla media giornaliera del mese di agosto essa fu superiore del 2193,2% a quella di febbraio. Ma l'aumento massimo della media giornaliera di agosto rispetto a quella di febbraio si ebbe a Piaggio di Valmara, con il 3243,6%. A Ponte Chiasso il valore medio giornaliero della stagione estiva superò quello corrispondente invernale del solo 180% e quello medio annuo del 62,6%, analogamente a quanto constatato per il corrispondente transito ferroviario.

riferendosi a stranieri penetrati in Italia attraverso la frontiera svizzera con la Lombardia, interessino tutti la regione dei laghi come transito, non tutti come vero fatto turistico regionale. Ma, se può certamente essere elevato, tra quanti viaggiano in ferrovia, il numero di coloro che, transitando per le linee del Sempione e del Gottardo, si limitano ad attraversare solamente la regione dei laghi, sicuramente coloro che entrano in Italia con veicoli a motore sono più facilmente indotti a partecipare in maniera maggiormente concreta al fenomeno turistico regionale che non con un semplice attraversamento. Comunque, anche in questo campo le statistiche consentono soltanto di mettere l'accento, non di scendere a valutazioni di notevole attendibilità.

8. — Un altro elemento da tener presente nella precisazione dell'importanza turistica di una regione, o di particolari sue aree, è rappresentato, in relazione a quanto è stato premesso, anche dal movimento di autoveicoli per trasporto di persone che si svolge sulle strade che la percorrono.

Questo movimento è molto significativo se considerato nei suoi momenti stagionali e spaziali, nelle sue direttrici principali, nei suoi impulsi e nelle sue attrazioni.

Un dato statistico che sarebbe interessante poter meglio considerare è, ad es., quello delle variazioni stagionali del numero dei passaggi dei veicoli sopra indicati registrato nei punti più vicini ai transiti di frontiera.

Purtroppo, anche a questo riguardo ci si trova di fronte ad elementi che solo in qualche caso hanno un significato abbastanza notevole, in quanto i posti di controllo erano stati stabiliti proprio in immediata vicinanza della frontiera. Spesso invece tali posti erano in località non lontane dal confine, ma influenzati da altro traffico che non fosse solo, o prevalentemente, quello di frontiera, come nel caso della strada statale n. 35, « dei Giovi », rilevata a Monte Olimpino, a 2 km da Ponte Chiasso, ossia in un punto nel quale il rilevamento è privo di significato allo scopo particolare, perché il controllo ha risentito di varie correnti di traffico non soltanto internazionale, ma anche regionale e locale e addirittura comunale.

Qualche dato è tuttavia egualmente da osservare (si tenga presente però che il numero dei passaggi di autoveicoli per trasporti di persone è stato da me calcolato in base ad una unità convenzionale, *autoveicolo-tipo*, nella quale un autobus è stato computato pari a cinque autoveicoli, e due motocicli, o assimilati, corrispondono ad un'automobile).

Secondo le statistiche del 1950, sia per le strade statali sia

per quelle provinciali (27) (il rilevamento del 1955 è stato compiuto con nuovi criteri internazionali, che consentono ancor meno di quelli del passato una utilizzazione proficua ai nostri effetti), si osserva, ad es., che sulla strada del Sempione, a 12 km dal confine, il traffico medio giornaliero nell'estate (865 passaggi di autoveicoli-tipo) fu di circa il 96% superiore a quello medio giornaliero annuo (442) e di circa il 672% superiore a quello medio dell'inverno. Anche in questo caso si percepisce l'influenza del traffico locale, modesto, ma non si deve dimenticare che nel trimestre invernale, pur se il transito stradale al Passo del Sempione è impedito dalla neve, al movimento giornaliero medio invernale di 112 autoveicoli-tipo, nel punto controllato, contribuiscono autoveicoli provenienti dall'estero, o ivi diretti, trasportati dall'apposito servizio ferroviario attraverso la galleria del Sempione.

Così, sulla sempre transitabile strada statale n. 34, « del Lago Maggiore », al confine di Piaggio di Valmara il traffico estivo (591 passaggi di autoveicoli-tipo giornalieri) ebbe un aumento di quasi il 294% su quello invernale (150) e del 48,5% rispetto a quello annuale (398). Più o meno lo stesso fenomeno si riscontrò al confine sulla strada n. 38 bis, « dello Stelvio », da Madonna di Tirano verso il Bernina; qui gli aumenti furono del 113% e del 59%, rispettivamente.

Anche su alcune strade provinciali afferenti alla frontiera l'andamento stagionale dei passaggi di autoveicoli-tipo è interessante. Ad Oria, sulla strada n. 10 della provincia di Como, quella « di Val Menaggio e settentrionale del Ceresio », l'aumento medio giornaliero del trimestre estivo fu del 124% rispetto a quello invernale e del 46% rispetto a quello annuo. A Lavena-Ponte Tresa, sulla provinciale n. 6 della provincia di Varese, la « Varese-Ponte Tresa », gli aumenti corrispondenti furono del 139,3% e del 45,6%.

Tutti questi indici, si ricordi, sono in base ai dati del rilevamento del 1950. I valori assoluti del 1955 sono molto più elevati, ma l'andamento nel tempo e nello spazio è rimasto pressoché il medesimo. Solo che, ad es., i passaggi medi giornalieri di autoveicoli-tipo sulla statale del Sempione, nello stesso punto cui si riferiscono i dati prima segnalati per il 1950, furono nel 1955 più di 696, invece di 442; così quelli a Piaggio di Valmara 899, invece di 398. Ciò in relazione all'eccezionale aumento intervenuto nel quinquennio nella circolazione nazionale dei veicoli a motore (il cui numero si quadruplicò, quasi) e in quella internazionale,

(27) AZIENDA NAZIONALE AUTONOMA DELLA STRADA (A.N.A.S.), *Statistica della circolazione lungo le strade statali nell'anno 1950*. Roma, Tip. Morara, s.a., pp. 402; MINISTERO LL. PP., DIREZIONE GENERALE DELLA VIABILITÀ MINORE, *Censimento della circolazione lungo le strade provinciali, Anno 1950*. Roma, Tip. Morara, 1952, pp. LXXVII, 624.

e pure all'eccezionale aumento che di anno in anno si manifesta nel numero degli stranieri venuti in Italia.

Prescindendo ora dal fenomeno circolatorio più o meno strettamente e direttamente connesso al turismo straniero, se ci si sofferma sulle variazioni stagionali del traffico automobilistico stradale in punti di maggiore interesse turistico generale nella regione dei laghi, si nota innanzi tutto che il movimento sulle strade statali e provinciali che interessano i centri principali della regione dei laghi lombardi mostra una intensità numerica di traffico molto elevato in tutte le stagioni dell'anno. Si tratta di arterie che attraversano, come si è già messo in rilievo, un territorio con alta densità di popolazione e con alto grado d'industrializzazione, e nel quale le precipitazioni nevose non interrompono mai la circolazione né mai l'ostacolano in maniera troppo rilevante: questo inconveniente si verifica solo, e unicamente per le provenienze da lontano, su alcune strade statali che, direttamente o indirettamente, portano ai valichi alpini, in questo settore tutti, come si sa, molto elevati. E' il caso delle strade cosiddette del Sempione, del Gottardo, dello Spluga, del Bernina, ecc., nelle quali la chiusura dei passi ovviamente influisce in qualche modo sul traffico invernale.

L'alto valore numerico della circolazione sulle strade che servono la regione dei laghi fa sì che il fatto turistico — il quale tuttavia è molto ben percepibile confrontando con i valori medi giornalieri annui quelli corrispondenti della stagione estiva, soprattutto, ma anche quelli dell'autunno — incida in misura che non è così appariscente quale risulterebbe se mancasse su queste arterie l'apporto del traffico connesso alla normale vita locale.

Ma, se si confrontano poi i valori dell'estate con quelli della stagione di minor movimento, che — salvo qualche anomalia — è sempre quella invernale, si rilevano allora degli spostamenti percentuali a volte addirittura eccezionali.

Questa situazione appare sintetizzata in una tabella che mostra alcune sostanziali indicazioni relative alle più interessanti strade della regione dei laghi prealpini, considerate in alcune località che ho scelto, tra quelle dove il traffico è stato puntualizzato, in relazione alla loro posizione rispetto ai laghi e alle aree contermini.

In questa tabella, dove i valori si riferiscono ancora — ricordo — all'autoveicolo-tipo e agli elementi numerici del 1950, per le ragioni già dette, le strade con andamento trasversale all'allineamento prealpino sono disposte in ordine progressivo da occidente a oriente. Ultima appare l'arteria interprovinciale da Laveno a Bergamo (28).

(28) Ho costruito questa tabella con gli stessi criteri da me seguiti per

CARLO DELLA VALLE

Strada statale (SS) e provinciale (SP), punti di rilevamento del traffico e sigla della provincia corrispondente ai singoli punti.	Stagione di maggior numero medio giornaliero di passaggi.	% di aumento		Stagione di minor numero medio giornaliero di passaggi.
		rispetto alla media giornaliera annua.	rispetto alla media giornaliera stagionale minore.	
<i>SS n. 33, « del Sempione »</i>				
a Sesto Calende VA	autunno	103,0	595,6	inverno
ad Arona NO	estate	65,1	321,9	inverno
ai km 111,3 sul Toce NO	estate	105,1	953,5	inverno
presso Varzo NO	estate	96,6	672,3	inverno
<i>SS n. 34, « del Lago Maggiore »</i>				
a Belvedere di Fondo Toce NO	estate	24,8	116,6	inverno
a Piaggio di Valmara (confine) NO	estate	96,6	672,3	inverno
<i>SP Varese - Luino - Pino</i>				
a Maccagno VA	estate	33,0	60,8	inverno
<i>SP Varese - Lavena - Ponte Tresa</i>				
a Valganna VA	estate	64,3	125,9	inverno
a Lavena - Ponte Tresa VA	estate	47,4	138,4	inverno
<i>SS n. 35 « dei Giovi »</i>				
a Rebbio (prima di Como) CO	primavera	37,1	156,5	inverno
a Monte Olimpino (prima di Ponte Chiasso) (detratti i passaggi del filobus in servizio urbano) CO	estate	21,0	123,0	inverno
<i>SP « Regina »</i>				
ad Argegno CO	estate	50,6	102,3	primavera
a Grianze (Cadenabbia) CO	estate	27,5	59,2	autunno
a Menaggio CO	estate	64,3	108,2	inverno
<i>SS n. 36, « del Lago di Como e dello Spluga »</i>				
ad Alruno (prima di Lecco) CO	primavera	104,0		inverno

una analisi simile delle strade provinciali della regione Trentino-Alto Adige. Cfr. C. DELLA VALLE, *Il turismo nella circolazione del Trentino-Alto Adige*. Sta nel vol. I di *Studi sulle comunicazioni e i trasporti nel Trentino-Alto Adige*, cit., pp. 727-804.

I LAGHI LOMBARDI E LA GEOGRAFIA DEL TURISMO

Strada statale (SS) e provinciale (SP), punti di rilevamento del traffico e sigla della provincia corrispondente ai singoli punti.	Stagione di maggior numero medio giornaliero di passaggi.	% di aumento		Stagione di minor numero medio giornaliero di passaggi.
		rispetto alla media giornaliera annua.	rispetto alla media giornaliera stagionale minore.	
ad Abbazia (dopo Lecco) CO	estate	39,0	119,5	inverno
a Colico (dopo l'abitato) CO	estate	30,6	93,4	inverno
SS n. 42 « del Tonale e della Mendola »				
al bivio per Sarnico BS	estate	36,6	89,6	inverno
a Corna (oltre Lovere) BS	estate	43,7	114,7	inverno
SP di Valle Calepio				
a Galipio (verso Sarnico) BS	estate	43,2	100,8	inverno
SP Mondolossa - Iseo - Darfo				
a Iseo BS	estate	46,7	109,2	inverno
a Pisogne BS	estate	44,8	67,4	primavera
SS n. 45 bis, « Gardesana occidentale »				
a Mazzano BS	estate	41,9	140,6	inverno
a Gargnano BS	estate	66,0	193,5	inverno
a Riva di Trento (prima dell'abit.) TN	estate	57,5	146,4	inverno
a Riva di Trento (verso Arco) TN	estate	41,5	137,5	inverno
a Sarche TN	estate	63,4	159,1	inverno
SP Desenzano - Salò				
a Salò BS	estate	29,8	65,0	inverno
SP « Gardesana orientale »				
a Lazise VR	estate	61,7	136,9	autunno
a Torri del Benaco VR	estate	61,9	146,6	inverno
a Navene VR	estate	56,9	110,8	inverno
Strada interprovinciale Laveno - Bergamo				
a Gemonio VA	estate	30,7	93,7	inverno
a Binago CO	estate	34,4	139,9	inverno
ad Albavilla CO	estate	25,8	41,9	inverno
a Valmadrera (prima di Lecco) CO	estate	20,4	49,1	inverno
a Lecco (Sant'Ambrogio) CO	estate	47,4	52,9	inverno
a Cisano Bergamasco BG	primavera	18,3	32,3	inverno

Sull'importante strada del Sempione si notano, oltre che valori assoluti elevatissimi nel movimento di autoveicoli-tipo, anche percentuali molto alte di aumento di traffico nella stagione di maggior numero medio giornaliero di passaggi in confronto a quella di minor transito e alla media annua.

Questi aumenti sono massimi a Sesto Calende e al ponte sul Toce, località influenzate dalla convergenza di altre importanti arterie. A Sesto Calende il maggior movimento si ha nell'autunno, mentre altrove, quasi dovunque, ciò avviene nell'estate; ma nella regione dei laghi anche l'ottobre presenta forte interesse nel fatto turistico e quindi le statistiche mostrano spesso per tale mese valori molto elevati, che influenzano positivamente le medie stagionali. Nella località ora in esame si registrò infatti per l'autunno, nel 1950, un valore medio giornaliero di 4700 passaggi di autoveicoli-tipo. Se si tiene presente l'aumento avvenuto nel numero dei veicoli circolanti dal 1950 in poi, si può agevolmente immaginare quale sia il numero medio odierno giornaliero di passaggi. Il ponte di Sesto Calende è attraversato non solo dal traffico fra nord e sud, ma anche da quello fra ovest ed est, che percorre l'allineamento di tronchi stradali paralleli all'unghia dei rilievi prealpini, dal Canavese e dal Biellese verso il Varesotto, il Comasco, la Brianza, il Bergamasco ed oltre.

E a Sesto Calende converge pure, non lo si dimentichi, uno dei rami del sistema di autostrade Milano-Laghi.

Una vera e propria imponentza del fatto turistico nella circolazione su alcuni tratti stradali è rivelata anche, ad es. nella strada n. 34 « del Lago Maggiore », dagli aumenti percentuali che la tabella mostra per Piaggio di Valmara, al confine verso Locarno.

Ma, in misura più o meno accentuata, il fenomeno si riscontra su tutte le altre strade, statali o provinciali, che sono state prese in considerazione e che rappresentano le arterie maggiormente significative per il turismo nella regione dei laghi prealpini. E altri valori elevatissimi si rinvencono proprio presso i vari fulcri turistici locali; a Valganna e a Ponte Tresa, nel Varesotto; a Rebbio, presso Como; ad Argegno e a Menaggio, sul Lario; presso Lecco; ad Iseo; a Gargnano, dopo Gardone, e a Riva, sul L. di Garda.

Riva ha una sua particolare posizione nel sistema della circolazione benacense, per essere in un punto eccezionale di transito e di saldatura fra il turismo della regione atesina e quello dei laghi lombardi. Anche qui, come del resto in moltissimi altri gangli turistici tra quelli presi in considerazione, un elemento importante è il numero di autobus che giornalmente toccano la località. Al km 111,3 della strada « del Sempione », sul Toce, la media giornaliera annua di autobus in transito fu, nel 1950, di 68; a Fondo Toce, sulla strada per Verbania e Locarno, salì addirittura a 129;

ad Argegno, sulla strada provinciale « Regina », fu di 95, e sulla strada « del Tonale e della Mendola », al bivio per Sarnico, di 84; sulla « Gardesana occidentale », presso Gardone, quel valore giornaliero apparve, sempre nel 1950, di 79, per risalire a 109 sulla stessa strada, ma prima di Riva.

Elevatissimo quindi anche il valore degli autotrasporti collettivi, il cui diretto significato turistico appare dal loro aumento nella stagione estiva, aumento sensibile in tutte le località considerate.

9. — Agli effetti della valutazione del fatto turistico nelle varie aree e località sarebbe anche utile poter disporre di abbondanti ed esatti elementi numerici circa l'afflusso dei turisti (i cosiddetti « forestieri ») e la loro sosta nei vari centri.

Ma questo è un altro degli aspetti statistici meno completo e attendibile, per ragioni così ovvie che non è il caso neppure di accennarle.

Occorre quindi limitarsi solo a considerare ciò che avviene, almeno secondo i dati disponibili, in qualcuna delle località che presentano maggiore importanza per la polarizzazione turistica, quindi dichiarate « stazioni » di cura, di soggiorno, di turismo, e sulle quali si hanno perciò elementi un po' più accuratamente raccolti.

Del resto, nel fenomeno turistico considerato nel senso più ristretto (esclusa, fra l'altro, la « villeggiatura ») queste località accentrano, sui laghi, la quasi totalità dei « forestieri » in visita più o meno breve, ma constatabile attraverso le registrazioni alberghiere.

Ciò ho potuto accertare, ad es., per la provincia di Como, dove, considerando il primo semestre dell'anno — appunto per evitare l'incidenza del fenomeno « villeggiatura » — ho rilevato come nel 1955 gli « arrivi » registrati nelle località lacustri classificate come « stazioni di soggiorno e turismo » costituirono all'incirca il 90% di quelli registrati negli alberghi dell'intera provincia (73.608 su 83.765).

Le « stazioni di cura, soggiorno e turismo » lacuali di cui furono pubblicati i dati per il 1955 sono diciannove (29): quattro sono collocate sul L. Maggiore (Baveno, Luino, Stresa e Verbania-Pallanza), una presso quello di Varese (Varese), sette sul L. di Como (Bellagio, Cernobbio, Como-Brunate, Griante-Cadenabbia, Lecco, Menaggio e Tremezzo), una sul L. d'Iseo (Iseo), e infine sei sul L. di Garda (Desenzano, Gardone Riviera, Malcesine, Riva del Garda, Salò e Sirmione). Corrispondono, quasi tutte, a centri urbani, o con caratteri simili (o a conurbazioni, come Verbania-Pallanza, Como-Brunate, Griante-Cadenabbia). Il loro nome ha risonanza non solo italiana od europea, ma, in molti casi, addirittura

(29) ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE (E.N.I.T.), *Statistica del Turismo. Anno 1955*, cit.

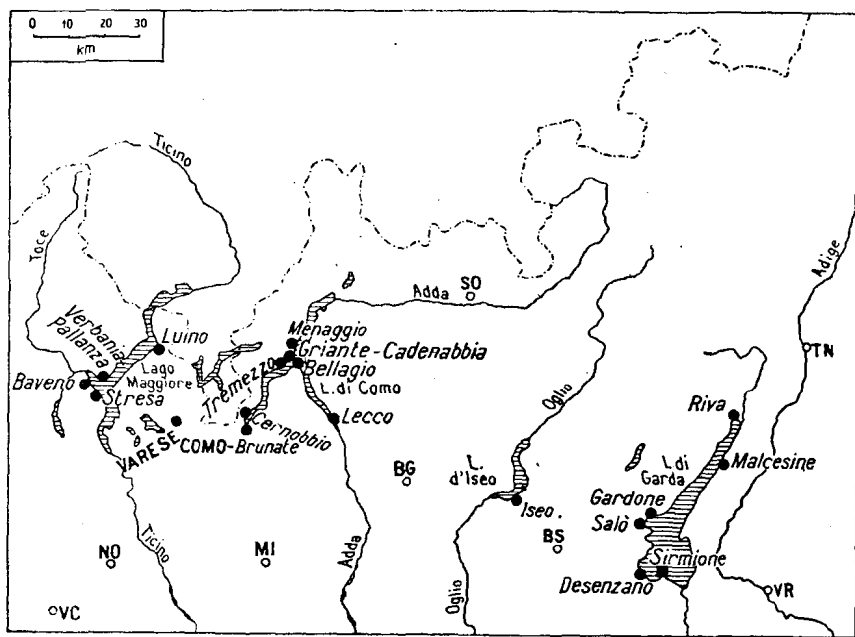


FIG. 3. - LE «STAZIONI LACUALI DI CURA, SOGGIORNO E TURISMO». (I grossi punti neri indicano le «stazioni di s. e. t.»; il quadratino nero indica la «stazione di cura» di Sirmione).

tura mondiale, determinata non soltanto dalle attrattive naturali, ma pure da motivi vari, come quelli di cura (Sirmione), di studio (si tengano presenti i congressi e convegni che in certe stagioni si svolgono quasi in continuità in alcune «stazioni»), di manifestazioni d'arte e di cultura (mostre, gare, spettacoli folcloristici, ecc.), e in parte, inoltre, da motivi connessi alla tecnica generale e locale dell'organizzazione del turismo. Sono località dove si può constatare la coesistenza di quegli elementi in base ai quali il Toschi (30) accenna ad una distinzione fra «luoghi di turismo in cui il *primum* è il *dato* (natura o monumento) e quelli in cui il *primum* sono i servizi». Sono località le quali mostrano in grado elevatissimo caratteristiche di centri altamente turistici, che tuttavia, sia pure attenuate, si riscontrano anche in numerosi altri centri non dichiarati «stazioni» di cura, soggiorno e turismo e disposti spesso in serie lungo le strade che circondano i laghi o che percorrono le valli più prese di mira dal movimento dei turisti.

(30) U. TOSCHI, *Corso di geografia economica generale*. Firenze, Macri, 1948, pp. 637; cfr. pp. 607-629.

Nell'anno 1955, le diciannove « stazioni lacuali di cura, soggiorno e turismo » furono frequentate da 582.148 « forestieri », con un totale di « presenze » giornaliere pari a 2.099.209 (31).

Si osservò, innanzi tutto, un'assoluta eccezionale prevalenza numerica degli stranieri, pari al 66,5% degli « ospiti » registrati, con una permanenza media inferiore però di oltre un giorno a quella degli italiani (3,2 in luogo di 4,3).

Stagionalmente l'afflusso maggiore si ebbe nel trimestre estivo, seguito da quello primaverile sia per gli italiani sia per gli stranieri, e per gli « arrivi » e per le « presenze ». La durata maggiore del soggiorno medio, nel 1955, fu per gli italiani di 5,6 giorni nel trimestre estivo (seguita da 4,2 giorni in quello autunnale) e invece, per gli stranieri, di 3,9 giorni nel trimestre autunnale.

Anche nel secondo trimestre dell'anno le località considerate ebbero dunque un rilevante numero di « ospiti », che per gli italiani fu pari ad oltre il 32,2% del totale annuo (mentre il trimestre estivo ne totalizzò circa il 38,9%) e per gli stranieri fu del 34,8% (mentre il trimestre estivo ne annoverò circa il 59%).

Il mese con il più alto numero di « ospiti » è l'agosto, cui corrisponde il più elevato indice medio di permanenza sia per gli italiani sia per gli stranieri; subito dopo vengono il luglio per gli stranieri e il settembre per gli italiani. E', il settembre, un mese che molti italiani preferiscono per il soggiorno sui laghi, come si è già accennato.

Nella composizione della corrente straniera di « ospiti » affluiti nella regione dei laghi lombardi, in base alle registrazioni del 1955 per le sole diciotto località dichiarate « stazioni » di soggiorno e di turismo (esclusa quindi la « stazione » di cura di Sirmione) risulta una netta prevalenza dei « forestieri » di nazionalità germanica (che predominano nell'area del L. di Garda) seguiti dai francesi e dagli inglesi (che prevalgono nella regione dei Tre Laghi). Vengono poi gli svizzeri, gli statunitensi, gli austriaci, ecc.

Il grafico qui inserito indica i valori relativi ai vari Stati cui appartenevano i componenti della corrente dei « forestieri » nelle « stazioni lacuali » di soggiorno e di turismo durante il 1955, con-

(31) L'andamento del fenomeno anche nei suoi aspetti stagionali può essere così sintetizzato:

Periodo	Italiani			Stranieri		
	Arrivi	Presenze	Durata media giorni	Arrivi	Presenze	Durata media giorni
I	25.553	87.577	3,4	6.218	21.621	3,5
II	62.662	203.518	3,2	135.158	380.448	2,8
III	75.555	419.944	5,6	227.553	782.968	3,4
IV	30.613	130.052	4,2	18.836	73.081	3,9
Anno	194.383	841.091	4,3	387.765	1.258.118	3,2

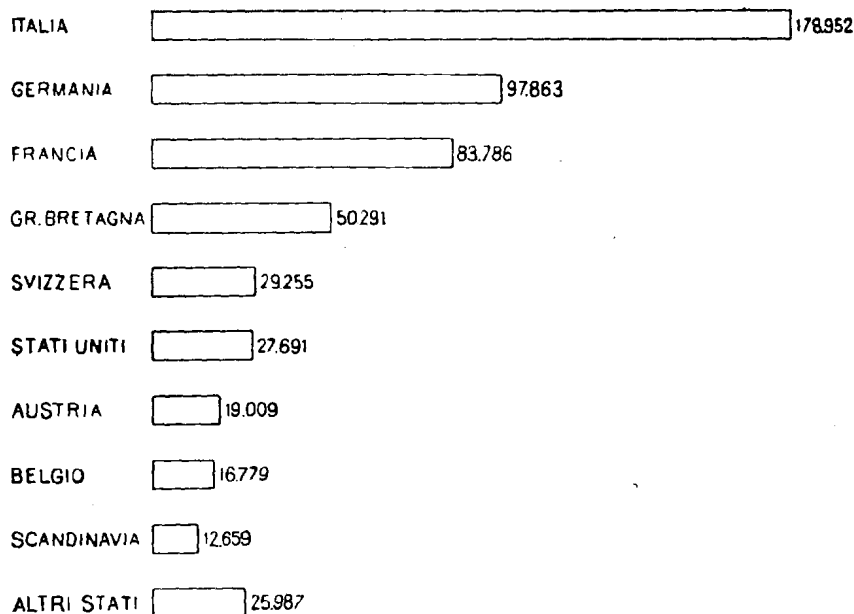


FIG. 4. - RIPARTIZIONE DEGLI « OSPITI » STRANIERI REGISTRATI IN « ARRIVO » DURANTE IL 1955 NELLE « STAZIONI LACUALI DI C.S.E. T. ».

sentendo quindi di conoscere le principali direttrici di provenienza e la relativa graduatoria.

La particolare attrazione esercitata nei confronti dei turisti tedeschi risalta dal fatto che essi, nel 1955, rappresentarono nelle diciotto « stazioni lacuali » di soggiorno e di turismo il 27% degli stranieri registrati, mentre nel movimento generale degli stranieri entrati in quell'anno in Italia furono solo il 21,6%, che comunque è la più alta percentuale spettante ad un singolo Stato estero di origine. I francesi, dal canto loro, costituirono il 32%, contro un corrispondente valore totale del 12,7% e gli inglesi il 13,7% contro il 7,7%.

Agli effetti della organizzazione recettiva locale si osserva come nelle diciotto « stazioni lacuali » di soggiorno e di turismo soltanto meno del 2% dei « forestieri » fu ospitato in alloggi privati; tutti gli altri usufruirono di esercizi pubblici di vario tipo, ma prevalentemente di quelli più qualificati, « alberghi e pensioni », che accolsero l'88,2% degli « ospiti » italiani e stranieri, mentre solo il 9,2% si avvalese di « locande ». Quindi si individua senz'altro una corrente turistica a livello finanziariamente elevato.

La distinzione di cui sopra consente anche alcune differenziazioni nella durata media del soggiorno, che per gli italiani risultò di 3,8 giorni negli alberghi-pensioni, di 4,1 nelle locande e di 27,9 negli alloggi privati; mentre per gli stranieri gli indici corrispondenti furono 3,1, 3,7 e 9,4. Compare quindi, da questi valori, il fenomeno « villeggiatura » in abitazioni private per l'elemento italiano.

Sempre nel quadro delle « stazioni lacuali » di soggiorno e di turismo si osserva come, quanto a numero di « ospiti », per gli italiani la precedenza assoluta spetti a Como con Brunate, mentre per gli stranieri viene in testa alla graduatoria il centro di Stresa, seguito da Riva del Garda, da Gardone Riviera e infine da Como con Brunate. E, se si confrontano le risultanze dell'anno 1955 con quelle di venti anni prima, del 1935, si rileva lo stesso ordine di preferenza, pur — naturalmente — con valori assoluti molto differenti, specie per alcune località.

Prescindendo da Desenzano, Lecco, Salò e Sirmione, di cui non conosco i valori numerici relativi al 1935, in quanto allora i quattro centri non erano classificati come « stazioni » di cura, di soggiorno e di turismo, è utile un confronto tra le due situazioni separate da un ventennio, disponendo a tale scopo le quindici « stazioni » raffrontabili in ordine di entità numerica di « arrivi » di « forestieri » italiani e stranieri, complessivamente, durante l'anno 1955, distintamente per ciascun lago.

Dal confronto tra il 1935 ed il 1955 si scorge anzitutto un aumento del 116,6% nel numero degli italiani registrati come « ospiti » nelle 15 località ed un aumento del 232,6% nel numero degli stranieri. Ma agli effetti della permanenza, il comportamento fra i due gruppi fu molto differente; 39,7% di aumento nel numero delle « presenze » di italiani e 149,6% in quello relativo agli stranieri.

Quindi riduzione della durata media di soggiorno e per gli uni e per gli altri, nell'andamento complessivo del fenomeno, ma particolarmente sensibile per i connazionali, il cui soggiorno medio scese da 7,2 giorni a 4,6, mentre quello degli stranieri passò da 4,4 a 3,3. Tutto questo in relazione all'aumentata mobilità dei turisti e, anche, all'aumentato costo delle prestazioni ricettive. Il lago verso il quale si manifesta la crescente attrazione degli stranieri è il Garda, dove nelle tre « stazioni di soggiorno e turismo » considerate essi rappresentarono nel 1935 il 67,6% degli ospiti in arrivo, mentre nel 1955 ne costituirono il 79%. Le quattro « stazioni » del L. Maggiore seguono con percentuali del 70,8 e 78,1, rispettivamente, per i due anni messi a raffronto.

Gli « ospiti » italiani sono numericamente prevalenti a Como, a Varese, ad Iseo e a Luino; nelle altre dodici « stazioni di soggiorno e turismo » la supremazia numerica degli stranieri è netta,

Laghi e relative stazioni di s. e. t.	Italiani						Stranieri					
	Arrivi			Presenze			Arrivi			Presenze		
	1935	1955	% aum.	1935	1955	% aum.	1935	1955	% aum.	1935	1955	% aum.
<i>Lago Maggiore</i>												
Stresa	6.083	13.622	123,9	33.683	35.387	5,0	21.477	62.162	189,4	74.852	123.332	64,7
Verbania - Pal- lanza	4.338	9.207	112,2	20.637	47.485	130,1	6.324	30.674	385,0	25.840	66.718	158,2
Baveno	1.727	3.292	90,6	20.135	26.432	31,3	6.158	16.189	162,9	25.777	53.144	106,2
Luino	2.142	3.506	67,9	8.907	28.206	216,6	657	595	-9,4	1.170	2.204	88,4
<i>Lago di Varese</i>												
Varese	13.675	24.386	78,3	175.070	183.244	4,6	1.531	5.537	261,7	11.168	19.562	75,2
<i>Lago di Como</i>												
Como-Brunate	14.193	44.241	211,7	58.814	133.751	127,6	9.078	36.694	304,2	23.362	113.557	386,0
Cernobbio	1.331	5.558	317,6	15.955	18.793	17,8	4.880	20.473	319,5	25.668	49.576	93,1
Bellagio	1.814	2.994	65,0	6.292	9.127	45,0	9.722	14.675	50,9	35.419	60.946	72,0
Menaggio	2.028	2.491	22,8	14.556	11.056	-24,0	3.402	13.150	286,5	21.356	63.790	198,7
Griante-Cade- nabbia	576	1.134	97,0	3.081	3.736	21,2	1.490	13.549	809,3	12.965	62.927	385,4
Tremezzo	1.663	1.073	-35,4	23.369	6.331	-79,2	1.905	8.956	370,1	20.721	47.307	128,3
<i>Lago d'Iseo</i>												
Iseo	1.554	3.737	139,8	10.802	9.320	-13,7	304	3.120	926,3	611	6.836	1018,3
<i>Lago di Garda</i>												
Riva	8.990	14.674	63,3	21.199	44.146	108,2	15.163	45.072	197,2	51.165	199.032	289,2
Gardone Riv.ra	4.147	9.120	119,9	39.662	66.189	66,9	13.146	38.849	195,5	83.196	117.912	41,7
Malcesine	1.265	1.933	52,8	17.065	32.183	88,6	1.622	12.665	653,0	15.297	83.234	444,1
	65.526	140.968	116,6	469.227	655.386	39,7	96.919	322.360	232,6	428.567	1070.077	149,6

in molti casi addirittura schiacciante, come a Stresa, a Cernobbio, a Bellagio, ecc.

Le maggiori permanenze medie per gli stranieri, nel 1955, si ebbero a Baveno e a Luino (con 8 giorni per ciascuna località), a Varese (con 7,5 giorni); nel 1935 l'indice medio di soggiorno dei connazionali in quest'ultimo centro era stato di 12,8 giorni e a Baveno di 11,7. Viene poi ora Gardone Riviera con 7,2 (9,5 nel 1935). Quanto agli stranieri, la permanenza media più lunga fu quella di Malcesine, con 6,6 giorni.

La presenza di questi « forestieri », come è ovvio, influenza fortemente la vita dei centri nei quali soggiornano. Per alcuni di essi costituisce addirittura un forte aumento di popolazione; ad es., per Griante (Cadenabbia) e per Gardone Riviera si può affermare che nel 1955 l'afflusso e il soggiorno dei « forestieri » fu tale da rappresentare, rapportato all'intero anno, un aumento della popolazione residente (del 1951) pari, rispettivamente, a

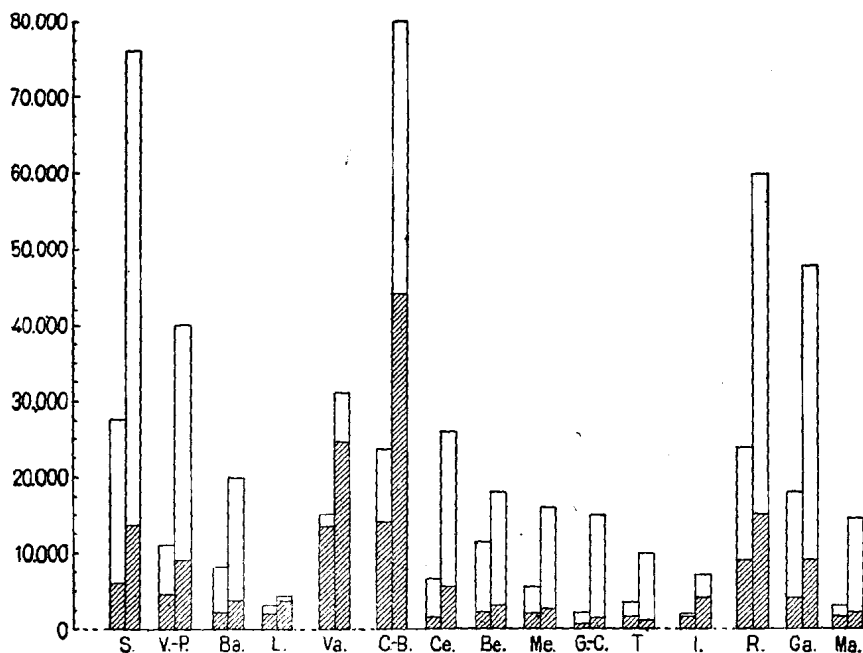


FIG. 5. - « OSPITI » REGISTRATI IN « ARRIVO » NELLE QUINDICI « STAZIONI LACUALI DI S.E.T. » MESSE A CONFRONTO PER GLI ANNI 1935 E 1955. S, Stresa; V.-P., Verbania-Pallanza; Ba., Baveno; L., Luino; Va., Varese; C.-B., Como-Brunate; Ce., Cernobbio; Be., Bellagio; Me., Menaggio; G.-C., Griante-Cadenabbia; T., Tremezzo; I., Iseo; R., Riva; Ga., Gardone; Ma., Malcesine. (La prima colonnina di ogni coppia indica il valore degli « arrivi » nel 1935, la seconda quello nel 1955; il tratto bianco corrisponde agli « arrivi » di « ospiti » italiani, quello a righe agli « arrivi » di « ospiti » stranieri).

circa il 21% ed ad oltre il 18%; se poi ci si riferisce ai dati del trimestre estivo, le presenze di « ospiti » in quelle località hanno fatto aumentare nel 1955 la popolazione di Griante di oltre il 50% e quella di Gardone di più del 42%, in quel periodo.

Il fenomeno è pure molto accentuato a Malcesine, Stresa, Tremezzo (tra il 12% e il 9% di aumento riferito all'intero anno), a Bellagio, Riva, Menaggio (tra il 5% e il 7% circa) e si attenua via via che ci si riferisce a centri con popolazione residente notevolmente numerosa, dove, tuttavia, è sempre molto sensibile nella stagione estiva.

A tutto ciò corrisponde un'attrezzatura tecnica rilevante, particolarmente curata e in continuo progresso. Alberghi e ville di

ogni tipo, ristoranti, caffè, luoghi di ritrovo, impianti sportivi di vario genere, organizzazioni per escursioni a breve e a lungo raggio, ecc., sono tutti elementi caratteristici dei centri a carattere più spiccatamente turistico. Qualche dato sulla sola attrezzatura alberghiera è sufficiente a mettere l'accento su questo particolare aspetto del complesso fenomeno del turismo. Sul Lago Maggiore, Stresa, ad es., con 4555 ab., ha ben 40 alberghi, pensioni e locande, con 849 camere e 1342 letti, il che significa una disponibilità di letti nei soli esercizi pubblici pari al 30% del numero degli abitanti. A Griante, sul L. di Como, nel solo centro rivierasco di Cadenabbia, che ha meno di 300 ab. (degli 876 dell'intero comune), ci sono sette esercizi alberghieri, con 300 camere e 471 letti. Sul L. di Garda, a Gardone Riviera, comune di 2768 ab., 12 esercizi pubblici mettono a disposizione dei forestieri 487 camere e 802 letti.

10. — Negli anni recenti, nella regione dei laghi prealpini ha preso consistenza sempre più rilevante un altro aspetto del turismo, quello del campeggio. E' un aspetto, anche questo, prettamente stagionale, anzi molto più stagionale degli altri in quanto il movimento dei « campeggiatori » si svolge quasi esclusivamente nei quattro mesi che vanno da giugno a settembre, e soprattutto nei mesi di luglio e di agosto. Quel quadrimestre è il periodo in cui, di massima, funzionano in questa regione tutti i *campeggi organizzati*, quelli cioè a proposito dei quali è possibile ottenere qualche dato, sia pure di carattere estremamente generale (32).

Nella Lombardia, secondo le notizie rese note, durante il 1955 quei campeggi raggiunsero il numero massimo di 79 e di essi una rilevantissima aliquota fu sistemata nella regione dei laghi, come appare dalla cartina qui inclusa. Chiunque abbia occasione di percorrere le strade rivierasche in quei mesi ha possibilità di vedere il loro fitto sorgere nei punti più interessanti turisticamente.

Il fenomeno che riguarda, quasi esclusivamente, movimento di stranieri, non può essere in questa sede se non accennato, ma indubbiamente assume di anno in anno una rilevanza sempre maggiore anche nei confronti dell'aspetto economico del fatto turistico.

Durante il 1955 furono *registrati* in Italia 508.970 « campeggiatori » (dei quali il 94,7% stranieri), con una durata media di soggiorno nei *campeggi organizzati* pari a 2,3 giorni.

La Lombardia per questi campeggi fu in quell'anno al secondo posto nella graduatoria nazionale delle regioni per numero

(32) ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE (E.N.I.T.), *Statistica del turismo. Anno 1955*, cit.

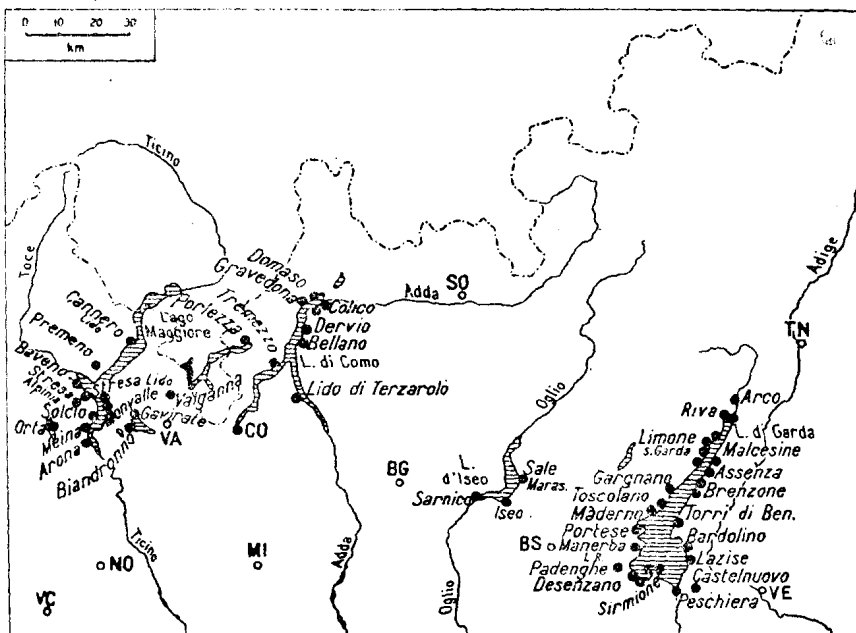


FIG. 6. - I CAMPEGGI « ORGANIZZATI » LACUALI DURANTE IL 1955.

di « arrivi », a breve distanza dal Veneto, totalizzando il 14% del numero dei « campeggiatori » registrati in tutta Italia, e il 12,4% delle « presenze », con una durata media di soggiorno pari a 2.

Nel bimestre luglio-agosto i campeggi lombardi accolsero quasi il 74% dei turisti che vi affluirono in totale nei quattro mesi di apertura. Dal rilevante concentramento di tali campeggi lungo la riva dei laghi è agevole dedurre l'importanza anche di questo aspetto del turismo per la regione considerata.

Anche nel fenomeno dei « campeggiatori » si osserva il predominio schiacciante dei tedeschi, che da soli superarono, in tutta Italia, il 50% del numero complessivo dei « campeggiatori » stranieri e che certamente nella regione dei laghi — in armonia a quanto già si è messo in rilievo circa la preponderanza dell'elemento germanico — raggiunsero valori percentuali ben più elevati. Ad essi fecero seguito austriaci, francesi e svizzeri.

In conclusione, la regione dei laghi lombardi presenta un eccezionale interesse nel quadro del turismo italiano. Contribuiscono a ciò numerosissimi fattori: fra essi, innanzi tutti la bel-

lezza dei suoi paesaggi, la posizione nella parte centrale dell'orlo meridionale delle Alpi, e la forma del suo rilievo, con conseguente facile accessibilità dalla Pianura Padana, da un'area cioè densa di centri abitati e di popolazione molto attiva e ad alto reddito. Poi, l'abbondanza di vie e di mezzi di comunicazione anche verso l'Europa centrale e la vicinanza di uno Stato turisticamente molto progredito quale la Svizzera; e, pure, la naturale attrazione esercitata sul turismo dagli specchi lacustri, anche per le favorevoli condizioni climatiche che si riscontrano nei territori ad essi contermini. Non si trascuri però in questa fortuna turistica della regione dei laghi il fattore psicologico, la « moda » del soggiorno, più o meno breve, sul L. Maggiore e su quello di Como, soprattutto, ma anche su quello di Garda, e l'aspirazione dei popoli dell'Europa centrale e settentrionale verso le regioni dove il sole splende molto e dove il cielo è azzurro. Vi si aggiungono il grande sviluppo, non solo della rete stradale principale, ma anche di quelle secondaria e capillare, della rete ferroviaria e dell'organizzazione recettiva e ricreativa, molto progredita in tutti i centri appena appena suscettibili di esercitare un richiamo per una sosta, per un breve soggiorno, per una villeggiatura.

Agli effetti del turismo straniero la regione dei laghi lombardi provoca un'attrazione non inferiore a quella del Trentino-Alto Adige, con un apporto notevolissimo, quindi, anche sotto l'aspetto valutario, al fatto turistico italiano.

SUMMARY. - The region characterized by the series of the Lombard Lakes, from Lake Orta — to be included in the Lombard Lakes, though belonging to Piedmont from an administrative standpoint — to Lake Garda is, without any doubt, one of the most interesting for the Italian touristic economy. Several factors, physical, human and psychological contribute and have contributed to make it such.

This region is situated in the South Alpine zone (Prealpi Lombarde); it is 200 kilometres long and not more than 60 kilometres wide, and on the great way of communication between Central Europe and the Pianura Padana, directly in touch with one of the most thickly populated of the best industrialized and socially most advanced regions of Northern Italy. We must add to all that, the influence of the many lakes on the landscape and on the climate, the renown of many of its places, easily won and maintained in Italy as well as abroad, the excellent organization of its hotels, of the ways and means of communication, included those of touristic interest (funicular-railways, cog-wheeled railways, chairlifts, etc.).

After a competent hint at the physical and human characteristics of the region, in connection with the attraction and development of tourism, the A. dwells on the meaning — related to the touristic phenomenon — of the statistical data of the foreigners travelling through the Italy-Swiss frontier (the most directly interested), on the cars driving along the roads and through the most interesting places, on the coming and staying of « foreigners » in the spas and touristic places, on the nationality of the foreign tourists, and lastly on the recent and growing phenomenon of « camping ».