

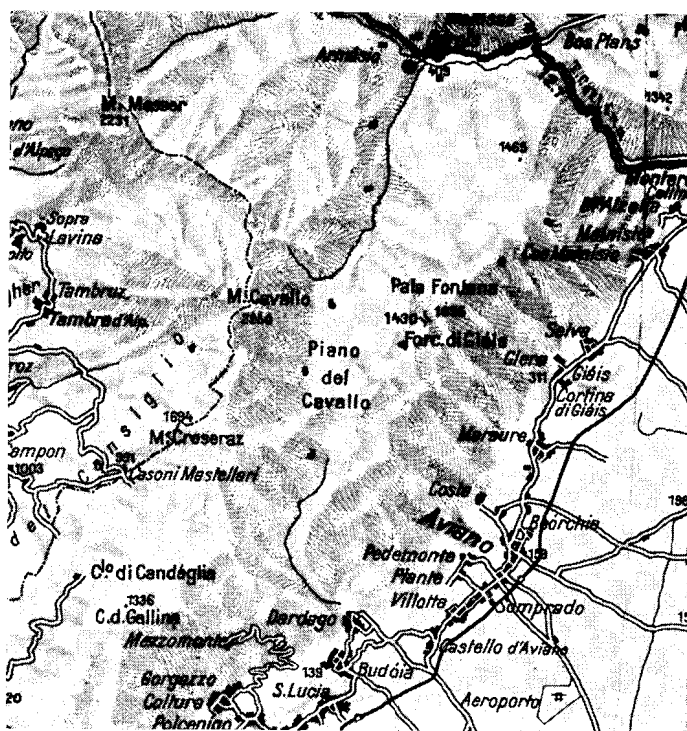
IL TURISMO INVERNALE E LA TRASFORMAZIONE DELL'AMBIENTE:

Il caso del Piano del Cavallo (Prealpi Friulane occidentali)

Lo sviluppo, nell'ultimo decennio, degli sport della neve e in particolare del turismo invernale, ha provocato da parte degli imprenditori in questo settore economico una intensa ricerca di aree suscettibili di essere dotate di impianti e di attrezzature non solo sportive, ma anche ricettive.

Lo sviluppo della rete stradale e la costruzione di numerose strade di penetrazione all'interno delle aree montuose alpine ed appenniniche hanno messo praticamente a portata di mano molte località che per le loro caratteristiche morfologiche (pianori, brevi altopiani, conche intermontane, aree carsiche di media e alta montagna, versanti debolmente acclivi, ecc.) suggerivano una loro adeguata utilizzazione. A somiglianza di molti centri turistici di lunga tradizione (Courmayeur, Cervinia, Madesimo, ecc.), si è cominciato ad attrezzare, dapprima con semplici impianti di risalita e poi con più complesse attrezzature turistiche e ricettive, numerose località della media e alta montagna, note soprattutto come sedi di rifugio o alle falde di cime frequentate da escursionisti e arrampicatori.

Va rilevato a questo riguardo che, nella maggior parte dei casi, la nuova utilizzazione di queste località non solo ne ha pressoché totalmente mutato il paesaggio, ma ne ha sconvolto altresì la tradizionale economia (in prevalenza silvo-pastorale), già resa precaria, del resto, dall'avanzato spopolamento. Ma, se può apparire logico, da un certo punto di vista, il mutamento

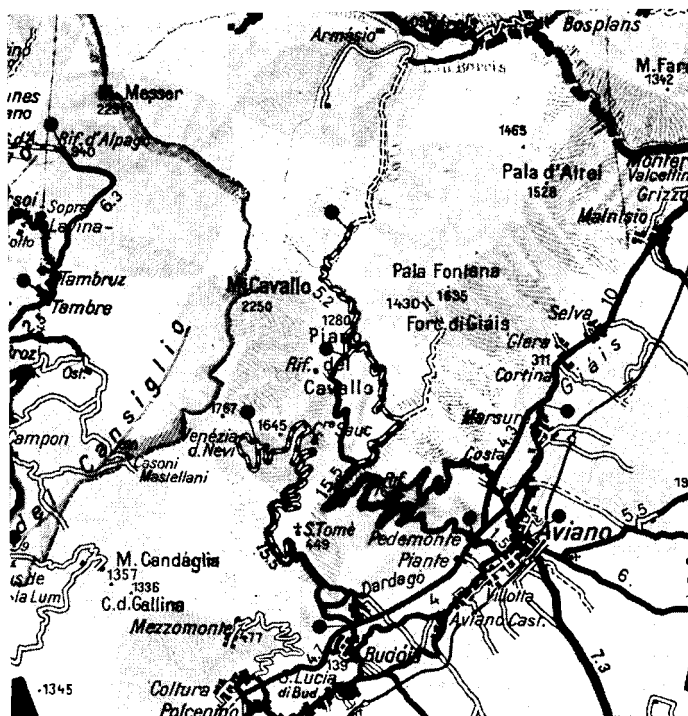


IL PIANO DEL CAVALLO PRIMA DEL 1940.

Le case indicate corrispondono ad abitazioni pastorali (casere). Il piano era raggiungibile solo mediante mulattiere, da Budoia, da Aviano e da Barcis, dove ancora non era stato costruito lo sbarramento sul Cellina.

(Dalla *Carta Automobilistica* 1 : 200.000 del T.C.I., ediz. 1939. Riproduz. autorizzata).

della funzione economica, non sempre appare giustificabile la radicale trasformazione subita dal paesaggio, i cui elementi ambientali sono stati il più delle volte cancellati attraverso una mera sovrapposizione di altri tipici non solo di un ambiente fisicamente diverso, ma anche economicamente e socialmente (si potrebbe dire culturalmente) estraneo, come quello proprio di un moderno modo di vita urbano, emblematico di una società industriale e consumistica. L'esempio di Foppolo (una sorta di città nel deserto) è già stato ampiamente illustrato dalla letteratura (cfr. G. Muscio, *Foppolo. Lineamenti geografico-economici*, in « L'Universo », Firenze, 1964, pp. 345-372).



IL PIANO DEL CAVALLO DOPO IL 1970.

La nuova sistemazione stradale appare in tutta la sua evidenza. Si noti la nuova località di Venezia delle Nevi, che occupa un piccolo ripiano a 1450 m.
(Dalla Carta Automobilistica 1:200.000 del T.C.I., ediz. 1972. Riproduz. autorizzata).

Per rimanere nella regione alpina, vale la pena illustrare il caso del Piano del Cavallo nelle Prealpi Friulane occidentali (provincia di Pordenone), dove, aiutate dalle moderne tecniche costruttive, le trasformazioni già apportate e in atto hanno pressoché completamente mutato il paesaggio originario. Il Piano del Cavallo costituisce un tipico piano carsico compreso tra i 1250 e i 1280 m di quota alle pendici sud-orientali del Monte Cavallo, a breve distanza dal margine che incombe sulla sottostante pianura friulana (all'altezza dell'abitato di Aviano). Fino all'immediato dopoguerra questo piano (che si stende per circa 3 km², allungato in direzione NNE-SSO) ospitava alcune casere e il vecchio Rifugio Policreti,

successivamente sostituito, dopo la sua distruzione nel 1944, dal nuovo Rifugio Piano del Cavallo, punto di partenza per le ascensioni al gruppo del Cavallo.

Il Piano del Cavallo era anche importante come luogo di transito per il collegamento tra la conca di Barcis (Valcellina) e la pianura intorno a Sacile. Il suo sviluppo come località di interesse turistico-sportivo risale agli anni cinquanta, quando ebbe inizio la costruzione della carrozzabile (recentemente asfaltata) che sale da Aviano passando anche dal più basso Rifugio Bornass. Fino a qualche anno fa gli sportivi che frequentavano il piano facevano capo all'unico rifugio ivi esistente (ampio edificio a tre piani con una cinquantina di letti). La vera trasformazione del piano comincia verso la fine degli anni sessanta, con un dettagliatissimo progetto di urbanizzazione che prevedeva la costruzione di alberghi, complessi residenziali, ristoranti, impianti sportivi ed altri servizi. Da un paio d'anni infine è in corso di costruzione una nuova strada che consentirà il collegamento con Barcis e la Valcellina. Già questo era possibile, sia pure su carrareccia, fin dall'estate 1972; inoltre, nello stesso piano comincia già a prendere fisionomia una rete stradale per i collegamenti tra le diverse sue estremità e le alture e i ripiani che gli fanno corona, soprattutto verso nord-ovest, fino alle pendici del Monte Castellet.

All'autunno del 1972 risultavano costruiti un vasto piazzale per parcheggio e manovra di auto, completamente asfaltato, e un'attrezzatissima stazione di servizio per le stesse. Tra gli impianti sportivi sono da annoverare ben sette sciovie, una seggiovia, un campo di pattinaggio, una scuola di sci e una pista di fondo. Tra gli altri servizi è stato costruito anche un modernissimo ristorante *self service*. Come è possibile constatare, una così notevole attrezzatura prevede un'assidua frequenza di turisti e sportivi, favorendo quindi, anzi auspicando, un'utilizzazione in massa del loro tempo libero.

Senza voler entrare qui in valutazioni circa il significato economico e sociale di tale iniziativa (che certamente comporta un notevole costo di esercizio, oltre a quello, non certo a buon mercato, della stessa utenza), va sottolineato come l'urbanizzazione (ché di urbanizzazione vera e propria si tratta) del Piano

del Cavallo non sembri essersi armoniosamente inserita nella cornice ambientale preesistente, snaturandone invece tutti i suoi peculiari valori di contenuto e di estetica. Basti pensare all'obliterazione delle morfologie carsiche che costituivano la caratteristica fondamentale del paesaggio (doline sventrate o riempite, idrologia modificata, ecc.). Fra l'altro, non sappiamo come è stato risolto il problema dello smaltimento dei rifiuti, e in particolare dei liquami, in un ambiente dove il substrato è per sua natura particolarmente assorbente: il rischio di un inquinamento delle sorgenti scaglionate a quote inferiori sul versante che guarda verso la pianura non è da sottovalutare.

Tornando infine a considerare il significato socio-economico di questa iniziativa, pensiamo che la costruzione di alberghi di lusso e di villette residenziali mal si accordi con la politica del turismo di massa, a meno che non si siano volute soddisfare certe esigenze di consumatori qualificati, come il personale americano in servizio alla base N.A.T.O. della sottostante Aviano. Vero è, tuttavia, che la popolazione locale sembra soddisfatta di tutto ciò: il geografo può recriminare sulla scomparsa del tradizionale genere di vita che caratterizzava il Piano del Cavallo (quello silvo-pastorale); l'esercente del rifugio locale, invece, dopo l'aumento della sua clientela, ci ha detto di essere di tutt'altro avviso.

I problemi (e i pericoli) ecologici da noi rilevati, comunque, restano, anche se, al limite, per salvare certe preziose oasi (come la contesa ed appetita Alpe Veglia) parrebbe inevitabile indirizzare l'ondata del furore turistico (o speculativo?) verso altre plaghe destinate a sacrificarsi per la salvezza delle prime. Ma ne dubitiamo, specialmente dopo aver visto lo scempio della Sella Nevea e dei versanti che risalgono verso il Monte Canin (alta Val Raccolana, Alpi Giulie) o aver udito il rombo delle moto che squarciano i silenzi del Piano di Avaro (alta Val Brembana) o della conca del Pra (alta Val Pellice).

BIBLIOGRAFIA

BERTI A., *Dolomiti orientali*, vol. II, *Dolomiti d'Oltre Piave. Guida turistico-alpinistica*, III ediz., Milano, T.C.I.-C.A.I., 1961, pp. 310.

- DE NARDI A., *Ricerche nelle Prealpi Friulane Occidentali*, in « Atti e Mem. Acc. Patavina di Sc., Lett. e Arti », Padova, LXXII (1959-60), P. II, 1960, pp. 93-100.
- Friuli-Venezia Giulia*, IV ediz., Milano, T.C.I., pp. 459 (« Guida d'Italia »).
- IST. GEOGR. MILITARE, *Carta Topografica d'Italia 1 : 25.000*, 24 III NO (*Monte Cavallo*), Firenze, 1948.
- IST. GEOGR. MILITARE, *Carta Topografica d'Italia 1 : 50.000*, 064 (*Aviano*), Firenze, 1969.
- SAGLIO S., *Prealpi Venete (Da rifugio a rifugio)*, Milano, T.C.I.-C.A.I., 1961, pp. 448.
- SCARIN E., *La casa rurale nel Friuli*, Firenze, L. Olschki Editore, 1943, pp. 150 (« Ricerche sulle dimore rurali in Italia », 4).
- VALUSSI G., *Friuli-Venezia Giulia*, Torino, U.T.E.T., 1961, pp. XIII, 519 (Coll. « Le Regioni d'Italia », V).
- ZENARI S., *Studio geoidrologico del bacino del Cellina*, Venezia, Ferrari, 1926, pp. 139 (Pubbl. Magistr. alle Acque, 128).