

BRUNO PARISI

IL TRASPORTO A FUNE AL SERVIZIO DEL TURISMO ALPINO

Ai progressi della meccanizzazione, grazie ai quali si è propagata in linea generale la moderna rivoluzione industriale, vanno fatte ovviamente risalire anche le particolari forme di sviluppo assunte dall'economia alpina contemporanea: sviluppo come sinonimo di accelerazione, diffusione spaziale degli scambi e del movimento delle persone, ma, in particolare, per quel che concerne i risvolti sociologici della cosiddetta fase neotecnica di tale rivoluzione, caratterizzata dalla instaurazione legale del diritto al tempo libero quale complemento normale dell'attività di lavoro che impegna le grandi masse delle diverse componenti sociali agglomerate soprattutto all'esterno del sistema montuoso alpino.

Di fatto, una volta superate, con l'introduzione delle ferie pagate, le categorie mentali del turismo come modo di vita e in particolare dell'alpinismo come aristocratico momento esistenziale, di pari passo con la diffusione dell'informazione, la stessa evoluzione delle tecniche degli sport della neve, oltre che della roccia, ha contribuito a far sì che la cosiddetta rivoluzione del carbone bianco nella regione alpina si sia prolungata e continui con effetti trainanti particolari, presiedendo alla proliferazione delle stazioni turistiche in forma di nebulosa attorno alle stelle della prima loro generazione. Si tratta infatti di ambito geografico nel quale la ferrovia, non avendo potuto estendersi come altrove, è stata sostituita massivamente dall'automobile; a mezzo dell'ingegneria stradale applicata allo sviluppo degli scambi internazionali, la penetrazione di quest'ultima quale strumento di evasione — in avverso all'alienazione del lavoro di routine svolto nei grandi complessi urbanizzati — in ambienti naturali per lo più meno salubri ha fatto delle Alpi, oltre che frequentatissimo crocevia interregionale, « terrain de jeu de l'Europe » (Veyret, 1967), di fama e frequentazione

internazionale; ma questo è stato reso viepiù attraente dal fascino della verticalità e dalle panoramiche d'alta quota diffusamente ormai concesse dalla proliferazione dei trasporti a fune.

A cavallo delle due metà del nostro secolo, l'elevazione generale del tenore e del livello di vita ha bensì generato nelle Alpi la novità rivoluzionaria della moltiplicazione del numero di turisti grazie al favore della preesistente attrezzatura ferroviaria, stradale (con i nuovi trafori: Gran San Bernardo, Monte Bianco, San Bernardino) nonché della rinnovata dotazione alberghiera; ma il fatto che nell'arco di pochi decenni si sia passati da qualche centinaio di migliaia di turisti, prevalentemente estivi, ai diversi milioni di presenze anche invernali — talché le alte Alpi sembrano essersi scrollate di dosso la maledizione del gelo e dello spopolamento generalizzato, anche perché i soggiorni invernali hanno, su quelli estivi, il vantaggio d'una più lunga durata — è ascrivibile, incontrovertibilmente, soprattutto alla diffusione degli sport di montagna; e questi hanno richiesto e insieme favorito, appunto, la moltiplicazione degli impianti di teleferiche, telecabine, seggiovie, sciovie, oltre che delle funicolari, le quali sono state le prime a venir costruite per il turismo nelle Alpi. Delle funicolari l'ultima realizzata, la Zermatt-Sunnega (OITAF, 1981), nel 1980, contribuisce a conservare alla Svizzera il primato di sviluppo lineare (v. tab. 1) delle portanti di tale mezzo, insieme con quello storico e d'altitudine per le ferrovie alpine a cremagliera (linea Vitznau-Rigi, attivata già nel 1871, e linea della Jungfrau, completata nel 1912, fino ai 3454 m dello Jungfraujoch) (Koenig, 1975), mentre il primo impianto funiviario del mondo vanta di essere quello costruito nel 1908 in Alto Adige, con la funivia del Colle, a Bolzano (FENIT, 1983).

Dalle molte serie di dati statistici sulla circolazione nelle Alpi non è dato di poter estrapolare quelli relativi ai transiti di turisti veri e propri ai valichi tra gli opposti versanti, lungo le grandi direttrici di traffico ferroviario e stradale da e per le regioni alpine. Soprattutto dal momento in cui, mercé i trafori, è stata superata la condizione d'isolamento dell'interno alpino, non è dato neppure di distinguere quelli concernenti i flussi che da tali direttrici si diramano lungo le loro convalli in direzione delle stazioni di villeggiatura e delle località di vario interesse turistico. I dati medesimi degli arrivi e delle presenze nelle singole località costituiscono una quantificazione disponibile ma non esaustiva del fenomeno, dato che non comprendono le semplici soste di transito, le presenze d'un solo giorno — che sono soprattutto numerose in fine settimana, d'estate come d'inverno — e quelle dei campeggiatori in tenda, o in roulotte e in camper.

Complemento, però, singolarmente espressivo dell'importanza di un fenomeno che complessivamente non ha avuto l'eguale in nessun

GLI IMPIANTI A FUNE NELL'ARCO ALPINO

		n. 1961-63	n. 1980	% d'aumento	sviluppo (m) 1980	% A	% B	% C	potenziale (p/h) 1980	% A	% B	% C	passengeri (x 1000) 1979	% C
bifuni	F	32	35	9,4	48.065,0	1,6	6,3	9,9	18.890	1,6	11,7	5,8	—	—
	CH(1)	71	115	62,0	266.779,0	8,8	35,2	36,2	59.300	5,0	36,9	26,0	28.778	31,1
	D (2)	17	30	76,5	50.828,0	1,7	6,6	39,2	9.096	0,7	5,6	23,2	5.869	35,0
	A	66	70	6,1	138.703,0	4,6	18,2	17,0	23.260	2,0	14,4	13,4	16.121	13,2
	I	70	124	77,1	242.466,6	8,0	31,8	30,7	50.061	4,3	31,4	16,1	12.550	46,7
	YU(3)	—	6	—	15.000,0	0,5	1,9	19,4	—	—	—	—	—	—
	Alpi	256	380	48,4	761.841,6	25,2	100,0	—	160.607	13,6	100,0	—	63.318	—
monofuni	F	74	327	341,9	436.007,0	14,3	20,0	90,1	306.865	26,2	30,9	94,2	—	—
	CH(1)	128	251	96,1	421.601,0	13,9	19,3	56,9	169.936	14,5	17,0	74,0	49.853	53,7
	D (2)	37	64	73,0	78.654,0	2,6	3,6	60,7	30.132	2,6	3,0	76,8	10.642	65,0
	A	137	352	156,9	645.732,0	21,3	29,6	79,0	137.652	11,7	13,8	79,8	97.242	78,9
	I	160	404	150,9	539.288,4	17,8	24,7	68,3	258.311	22,2	25,9	83,1	14.300	53,2
	YU(3)	—	161	—	62.296,0	2,0	2,8	80,6	93.458 *	8,0	9,4	—	—	—
	Alpi	536	1.559	190,8	2.183.578,4	71,9	100,0	—	996.354	85,2	100,0	—	172.037	—
funicolari	F	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	CH(1)	37	43	16,2	50.479,0	1,7	56,1	6,9	—	—	—	—	14.151	15,2
	D (2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	A	9	23	155,5	32.391,0	1,0	36,0	4,0	11.651	1,0	83,0	6,8	9.782	7,9
	I	6	8	33,3	7.100,0	0,2	7,9	0,9	2.382	0,2	17,0	0,8	—	—
	YU(3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Alpi	52	74	42,3	89.970,0	2,9	100,0	—	14.033	1,2	100,0	—	23.933	—
totali generali		844	2.013	138,5	3.035.390,0	100,0	—	—	1.170.994	100,0	—	—	260.970	—

(1) Incluso il Liechtenstein. (2) Baviera. (3) Slovenia. (*) Bifuni e monofuni. % A: sui totali generali; % B: per tipo di impianti; %C: sull'insieme degli impianti d'ogni paese; p/h: passeggeri/ora.

Fonti. - Centro Inform. Tur. Iugoslavo (Milano); OITAF (Org. Internaz. Trasporti a Fune, Roma).

altro sistema montuoso terrestre (anche come generatore di notevoli effetti diffusi, sia pure non solamente positivi), ed utile soprattutto ai fini dell'eventuale individuazione di una gerarchia dei poli alpini d'attrazione, sono in primo luogo i dati relativi allo sviluppo assunto dalla rete del trasporto a fune; ciò dal momento che la pratica dello sci anche estivo ha assicurato una seconda proficua stagione a diverse località, quali Tigne, Alpe d'Huez, Breuil-Cervinia, Passo dello Stelvio, Marmolada, Tonale (Presena) ecc., oltre alle meglio ubicate, come Chamonix, Zermatt e Saas-Fee, per non citare che le più note. In particolare, le aree glacializzate che in territorio alpino vengono sfruttate turisticamente sono 42 (Barnick, 1983) con concentrazione nel massiccio della Vanoise, nelle Alpi Vallesi e dell'Ötztal, dove funivie ed impianti di risalita registrano punte di frequenza tipiche dello sci estivo nelle Alpi occidentali, primaverile ed autunnale sul versante settentrionale delle Alpi orientali.

Fenomeno puntuale, ma riguardante non solamente le località più salubri ed amene dei principali fondivalle, dall'inizio della sua affermazione, il turismo alpino ha insomma continuato a costellare di sé i contorni dei gruppi orografici più notevoli: Monte Bianco (oltre a Chamonix, ecco Saint Gervais, Courmayeur), Oberland Bernese (Interlaken, Grindelwald, Wengen, Mürren), Bernina e Alpi dei Grigioni (Saint-Moritz, Pontresina, Davos), Wetterstein e Karwendel (Garmisch-Partenkirchen), Alti Tauri (Badgastein), Dolomiti (Cortina d'Ampezzo), tutti peraltro, se non direttamente raggiunti, almeno avvicinati dalla rete ferroviaria, prima ancora dell'avvio della costruzione di strade turistiche d'alta montagna quali quelle del Grossglockner (1935), in Austria, dell'Iseran (1937), in Francia; e ciò in anticipo sull'avvento dello sci, quando già però da decenni diverse fra le suddette stazioni traevano profitto dalla diffusa pratica del termalismo o dal servizio sanitario per la lotta al flagello della tubercolosi.

Sta di fatto che già nel 1961 (1963 per l'Italia) si contavano nelle Alpi 256 teleferiche e telecabine (impianti bifuni), 536 seggiovie (monofuni aeree), utili per un trasporto orario di 65 milioni di passeggeri, nonché circa 2800 sciovie che potevano favorire le salite e risalite di 300 milioni circa di sciatori (D'Armini, 1966; Veyret, 1967). Alla fine del 1980 (OITAF, 1981) il complesso di tali infrastrutture risultava aumentato per le bifuni di un abbondante 48% e per le monofuni pressoché triplicato (+191%); anche il numero delle teleferiche è salito del 42%. Si tratta complessivamente di ben 3035 km che, tra linee bifuni, monofuni e funicolari, spingono la rete del movimento oltre le quote raggiunte dalle linee ferroviarie e dalle rotabili. In rapporto con l'estensione del proprio territorio alpino primeggiano la Svizzera e l'Austria (v. tab. 1).

Come già a cavallo degli anni Cinquanta e Sessanta, i più notevoli sviluppi si sono avuti in Tirolo sui monti di Kitzbühel, del Karwendel (Seefeld) e del Wetterstein, dell'Arlberg (Sankt Anton), dello Stubai e dell'Ötztal (Sölden). Gli impianti a fune realizzati nelle zone dei ghiacciai austriaci sono quelli che offrirebbero le maggiori prestazioni e che producono importanti effetti economici anche nelle aree circostanti fino ad una distanza di 30 km (Barnick, 1983). In Svizzera, Zermatt ha aggiunto alla ferrovia del Gornergrat due teleferiche, 12 funivie e 19 seggiovie e funivie. In Baviera, Garmisch-Partenkirchen, al piede della più alta vetta tedesca (Zugspitze), è attrezzata, oltre che di ferrovia sulla direttrice Monaco-Innsbruck, di sette teleferiche e di una quindicina di altri mezzi di risalita, anche se la stagione invernale non prevale su quella estiva quanto ad affluenza. In Alta Savoia e Savoia, Chamonix, nonostante i suoi grandi impianti (6 teleferiche, 13 telecabine e seggiovie, 18 sciovie), è uguagliata se non superata dalle singole stazioni invernali di Megève, St. Gervais (dalle quali partono per il versante del Monte Bianco 5 teleferiche e 69 fra seggiovie e sciovie) e da La Clusaz (3 funivie e 36 altri mezzi di risalita). Verso le pendici glacionate della Tarantasia e della Vanoise, da Val d'Isère, Tignes, Val Thorens, ascendono un settimo delle bifuni e la metà delle monofuni delle Alpi francesi.

In Italia, alle grandi stazioni alpine di sport invernali innestate su centri alpini già turisticamente affermati da diversi decenni per il soggiorno estivo e per la pratica dell'alpinismo appartengono notoriamente Bardonecchia, Courmayeur, Ortisei e Selva di Val Gardena, Cortina d'Ampezzo; ma sono divenute poli d'attrazione internazionali anche quelle sorte dal nulla a quote elevate (1600-2000 m) in funzione dello sci, a cominciare da Clavière, poi Sestrière, Breuil-Cervinia, Madonna di Campiglio (Bonapace, 1968) e ancora, oltre alle stazioni più elevate (Sansicario, Grangesises) del comprensorio sciistico dell'alta Val di Susa (TCI, 1983), ecco quello del Passo dello Stelvio, Santa Caterina di Valfurva, Livigno, Passo del Tonale, Alpe di Siusi, Passo Rolle, Arabba. Complessivamente, nell'arco del ventennio 1963-1982 (v. tabb. 1 e 2) nelle Alpi italiane gli impianti funiviari bifuni e monofuni sono aumentati numericamente del 141% ed il numero delle sciovie è salito da 700 (D'Armini, 1966) a 1598 (+128%).

E' stato insomma sviluppato, nelle Alpi, un complesso di sottosistemi di trasporto che, misurato in termini di potenziale orario, è passato complessivamente dai 252.300 passeggeri/ora dei primi anni Sessanta ad 1.171.000 unità orarie nel 1980; cosicché, nel medesimo arco di tempo, i 65 milioni di trasportati annui (D'Armini, 1966) sarebbero almeno quadruplicati; diciamo almeno, poiché, se da una parte non sono disponibili dati recenti sugli effettivi passeggeri nelle

TAB. 2

GLI IMPIANTI A FUNE IN ITALIA (*)

regioni	funivie bifuni (collegamento temporaneo)	funivie bifuni (collegamento permanente)	funivie monofuni (collegamento temporaneo)	funivie monofuni (collegamento permanente)	sciovie	totale
Piemonte	—	16	4	66	349	435
Valle d'Aosta	1	16	4	28	130	179
Lombardia	3	14	5	55	281	358
Prov. Aut. Trento	—	18	4	103	220	345
Prov. Aut. Bolzano	—	36	4	96	317	453
Veneto	—	12	—	52	237	301
Friuli-Venezia Giulia	—	3	—	9	56	68
Liguria	—	4	—	2	8	14
totale	4	119	21	411	1.598	2.153

(*) Fonte. - FENIT (Fed. Imprese Trasporti - Sez. Autonoma Funi), Roma, gennaio 1983.

Alpi francesi, italiane, slovene, dall'altra quelli indicati per le Alpi italiane sono dati indotti dalla Federazione Nazionale Imprese Trasporti, quando già venivano fatti ammontare ad oltre 160 milioni i viaggiatori trasportati, una trentina dei quali sulle funivie (bifuni, monofuni) e più di 130 sulle sciovie (Maternini, 1978).

BIBLIOGRAFIA

- BARNICK H., *Lo sfruttamento turistico dei ghiacciai: problema ambientale?*, Convegno Internaz. «Il disinquinamento negli ambienti d'alta montagna», Riva del Garda, Prov. Autonoma di Trento, Assess. al Turismo, S.A.T., 1983 (testo ciclostilato).
- BONAPACE U., *Il turismo della neve in Italia e i suoi aspetti geografici*, in «Riv. Geogr. Ital.», Firenze, 1968, pp. 157-186 e 322-359.
- D'ARMINI P., *Le infrastrutture di trasporto turistico. Funivie, seggiovie, sciovie nelle Alpi*, in «Cronache Econ.», Torino, 1966, n. 287-288, pp. 61-65.
- FENIT (Fed. Imprese Trasporti - Sez. Autonoma Funi), *Impianti a fune in funzione in Italia al gennaio 1983*, in «Impianti, attrezzature sportive ricreative», Milano-Bologna, 1983, n. 62-64, pp. 29-62.
- GUICHONNET P., *Le développement démographique et économique des régions alpines*, in «Le Alpi e l'Europa, 2°, Uomini e territorio», Milano, Laterza, 1975, pp. 138-196.
- KOENIG G.K., *I trasporti per il turismo nelle Alpi*, in «Le Alpi e l'Europa, 2°, Uomini e territorio», cit., pp. 500-577.
- MATERNINI M., *Trasporti e viabilità nelle zone alpine*, Convegno Internaz. «Il sistema alpino centrale. Nuove direttrici di collegamento», Milano, CCIAA - Unione Cam. Comm. Lombardia - Regione Lombardia, 1978 (testo ciclostilato).
- OITAF, *5 Internationaler Seilbahnkongress, Statistische Daten über Seilbahnanlagen bis 31 Dez. 1980 in folgenden Länder*, Monaco di B., 1981.
- TCI, *Stazioni sciistiche in Italia 1983*, Milano, 1983.
- VEYRET P. e G., *Les Alpes au coeur de l'Europe*, Parigi, Flammarion, 1967.

LE TRANSPORT PAR CABLE AU SERVICE DU TOURISME ALPIN. — La révolution dite «du charbon blanc» a été prolongée dans les Alpes en engendrant des conséquences particulières — pas même de marque seulement positive — depuis que, avec la hausse des revenus et grâce à l'introduction des congés payés, aussi les catégories mentales du tourisme considéré comme mode de vie et en particulier de l'alpinisme en tant que moment existentiel aristocratique, ont été dépassées. Cela, depuis quand, grâce au génie civil des routes, appliqué au développement des communications et des échanges à complément des tracés des chemins de fer, l'automobile s'est élevée aussi au rang d'instrument d'évasion, s'opposant à l'alienation du travail de routine dans les grands complexes urbains généralement moins salubres; mais, finalement, le développement du transport par cable au service du tourisme et des sports de la montagne et de la neige eut tôt fait de transformer les Alpes, d'ailleurs au dessus de 1500 m s.m., en «terrain de jeu» de renommée et fréquentation internationaux: soit, en

l'espèce, d'une aire caractérisée au point de vue géographique par un ensemble de sous-systèmes de transports par câble, dont le développement se chiffrait (1980) à 3035 km, avec une augmentation, en termes de capacité horaire, quatre fois au dessus du début des années 1960 et un effectif mouvement passagers par an, au moins quadruplé (1979).

THE CABLE-TRANSPORTATION AT THE SERVICE OF ALPIN TOURISM. — « White coal revolution » has been extended to the Alps, creating not all positive consequences, so that with the increase of incomes and the introduction of paid holidays, people's frame of mind has changed toward tourism. Tourism is no more seen only as a way of life, nor is alpinism an aristocratic amusement. Thanks to the development of road engineering, vehicles have exceeded the railways and have become the most important means of transportation. Vehicles have also turned into a getaway from daily work alienation, especially from unhealthy industrial cities.

The development of cable transportation at the service of tourism and winter sports has changed the Alps, especially over 1500 m above sea level, into a « terrain de jeu » of international fame and frequentation. A new geographical area was born, whose characteristics are given by a body of sub-systems of cable-transportation. The development of such a system in 1980 was of 3035 km with an increase in terms of passengers per hour four times that of the Sixties. The system sorted at least four times more passengers in 1979 than in the Sixties.

Milano, Istituto di Geografia dell'Università Cattolica del Sacro Cuore.