

## Funivie, trasporti sostenibili per le Alpi

ANNIBALE SALSA

L'idea recente di collegare, mediante funivia, la città di Rovereto con Folgaria mi ha fatto riflettere sui collegamenti a fune e sulle funicolari diffusi nell'arco delle Alpi. I collegamenti a fune e su rotaia (con o senza cremagliera) a cui mi riferisco non riguardano tanto i mezzi di risalita ad uso esclusivamente turistico e sportivo delle località alpine.

Mi riferisco ai mezzi di arroccamento ai villaggi di media o alta montagna utilizzati dagli abitanti quali mezzi di trasporto pubblico, efficaci nel contenere il traffico stradale motorizzato. Soluzioni, queste, che si rivelano valide in molte località del territorio alpino. In Italia, salvo eccezioni, questa filosofia trasportistica non è molto praticata. Le funivie vengono viste prevalentemente come mezzi di risalita per la frequentazione ricreativa della montagna, soprattutto invernale ad uso degli sciatori, un po' meno estiva ad uso degli escursionisti. Nei Paesi di oltralpe - particolarmente in Svizzera, ma anche in Austria - le funivie e le funicolari si inquadrano all'interno di un sistema di trasporto perfettamente integrato con il vettore ferroviario e con gli autobus postali.

Sul versante italiano delle Alpi, il trasporto pubblico nella Provincia di Bolzano è il più affine al modello di oltralpe. Le funivie inquadrabili in questa tipologia sono, a titolo di esempio, le seguenti: Laces-St. Martin, Merano-Tirolo-Masi della Motta, Postal-Verano, Vipitano-Melina, Bolzano-San Genesio, Bolzano-Renon (funivia più ferroviaria), Rio Pusteria-Maranza. Sul fronte delle funicolari troviamo la Caldaro-Mendola, utile alternativa alla tortuosa strada per il passo omonimo. Nel Cantone di Svitto (Schwyz), - che ha dato il nome alla Confederazione svizzera - vi sono molte funivie che collegano i paesi del fondovalle con paesini e masi disposti sui pianori a mezza costa. Sempre in questa zona esiste la funicolare più ripida del mondo che serve il villaggio di Stoos, una delle otto località «car free» delle Alpi elvetiche. In

## Il Trentino si dia una mossa

ANNIBALE SALSA

Trentino si discute da tempo sull'eventualità di prolungare la funivia di Sardinia verso Vason del Bondone: soluzione, quest'ultima, che concilierebbe la funzione di mezzo di trasporto pubblico da Trento a Sardinia con l'uso misto per il Bondone. Un'occasione mancata di trasporto pubblico a fune, alternativo alla strada, riguarda il collegamento Pinzolo-Campiglio, inizialmente pensato in quell'ottica ma poi limitato al solo uso scistico. Nelle altre regioni dell'arco alpino italiano il Comune valdostano di Chamoss è l'unico esempio di villaggio «car-free» - senza auto né strade - raggiungibile unicamente per funivia dal fondovalle con partenza dalla frazione Buisson di Arthey-Saint-André. Ma un caso unico e del tutto fuori dal comune, pressoché sconosciuto al grande pubblico italiano, è quello di un impianto a fune adibito al trasporto del carbone. Si tratta della funivia che collega, dall'anno 1912, il porto di Savona con la frazione San Giuseppe del Comune di Carro Montebotte (Val Bormida). Questa strana infrastruttura aerea a doppia linea defenestra, fino agli anni Sessanta del secolo scorso, il primato mondiale di lunghezza (18 chilometri circa), superato recentemente da una funivia in territorio cinese. Nonostante ciò, questa linea del carbone conserva, ancora oggi, il primato in lunghezza a

## Funivie, trasporti alpini sostenibili

ANNIBALE SALSA

livello europeo. Il suo tracciato supera un dislivello di 520 metri di altitudine in quanto scavalca la catena montuosa dello spartiacque ligure attraverso il Passo di Cadibona e la Sella di Altare, proprio dove iniziano le Alpi. Un progetto molto lungimirante se si pensa alla data di inizio costruzione (1912), quando i camion non invadevano ancora le strade: in otto ore al giorno i 1.200 vagonetti trasportano circa 2.600 tonnellate di carbon fossile destinato alla cokera valbormidese. Da qui il carbone viene trasferito su treni ed autocarri verso il vicino Piemonte per essere impiegato nelle principali attività industriali del Nord-Ovest ed anche oltre confine. L'importanza strategica e la valenza ecologica dell'impianto sono dimostrate dal fatto che questa funivia cargo sottrae 300 camion al giorno alla tortuosa strada di montagna del Passo di Cadibona ed alla parallela autostrada. È proprio il caso di affermare che, a fronte dei bassi costi di esercizio, vi sono tanti benefici. Questa ardita infrastruttura, unica nel suo genere a livello italiano ed europeo, si compenetra affettivamente con il mio vissuto infantile. Vivevo allora in un piccolo borgo - di cui era originaria la mia famiglia materna - situato all'imbocco delle strette valli che conducono ai valichi liguri-piemontesi. A breve distanza dalla mia abitazione passava la

funivia con il suo pesante carico. Lo sferragliare dei vagonetti sui giunti dei piloni o, durante le frequenti notti ventose di «tramontana scura», il verificarsi di qualche episodio di deragliamento dei vagoncini carichi di carbone interrompeva bruscamente il mio sonno di bambino suscitando paure e incubi. Allora non si parlava di ecologia e nemmeno si era consapevoli del valore ambientale che ci passava sopra la testa. La presenza della «nostra funivia» ci rendeva ancor più familiare il paesaggio conferendogli un'identità unica e generando un forte senso di appartenenza. Ritornando a riflettere sul sistema dei trasporti più idonei e vocati alla sostenibilità, desidero menzionare l'articolo pubblicato sull'Adige del 1° Febbraio scorso a firma di Massimo Girardi, Presidente dell'Associazione «Transdolomites». Nell'articolo veniva delineato un quadro interessante intorno alle alternative possibili per migliorare il trasporto in Trentino con nuove infrastrutture leggere a basso impatto ambientale. In Italia, dopo l'ubriacatura auto-transportistica iniziata dagli anni Sessanta del secolo scorso, le reti tranviarie urbane ed extra-urbane sono finite sotto la scure delle politiche a favore del trasporto su gomma, sia privato che pubblico. Le nostre metropoli hanno subito il taglio di molti «rami secchi» mentre, nelle città medio-piccole, i tram sono del tutto scomparsi, per non parlare delle ferrovie locali e del trasporto merci su rotaia. Dobbiamo convincerci, pertanto, che sono ormai maturi i tempi per riprendere, in un'ottica tecnologicamente aggiornata, quanto alcuni trentini lungimiranti - Paolo Oss Mazzurana e Ingeger Emanuel Lanzarotti - avevano saggiamente progettato.

L'Asiale  
10/02/2018