# Il turismo della neve nelle Alpi italiane : nascita, sviluppo e cambiamento

Autor(en): **Macchiavelli, Andrea**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen**

Band (Jahr): **22 (2017)**

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-696921

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Il turismo della neve nelle Alpi italiane

## Nascita, sviluppo e cambiamento

**Andrea Macchiavelli**

**Zusammenfassung**

**Der Wintertourismus in den italienischen Alpen.**
**Ursprung, Entwicklung und Wandel (18.–21. Jahrhundert)**

*Ziel dieses Beitrags ist es, die bedeutendsten Phänomene des Skisports als Freizeitaktivität zu analysieren sowie auf die Probleme seiner Entwicklung, vor allem aufgrund von gebietsbezogenen Aspekten, einzugehen. Der interpretative Ansatz folgt dem Aufkommen der ersten Urlaubs- und Kurorte in der zweiten Hälfte des 19. Jh. bis zur Entstehung der ersten Skisportorte. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelten sich schliesslich jene gross angelegten Skiresorts mit Liftanlagen, Hotels und Zweit-und Ferienwohnungen, wie wir sie heute kennen. Dieses Sport- und Tourismusmodell erfährt in der gegenwärtigen Zeit eine durchgreifende Umstrukturierung aufgrund der Veränderungen des Tourismusmarktes.*

## Introduzione

Il contributo che segue non ha alcuna pretesa di completezza sotto il profilo storico, non fosse altro che perché l'autore non è uno storico, ma un economista che da tempo segue lo sviluppo e le problematiche del turismo alpino. La lettura del percorso storico è in questo caso finalizzata a mettere in evidenza le principali dinamiche che nel tempo hanno caratterizzato la trasformazione delle località sciistiche e, più in generale, delle destinazioni turistiche dell'arco alpino, allo scopo di evidenziare i fattori che maggiormente ne hanno segnato l'attuale

assetto territoriale ed economico. I casi considerati vengono dunque richiamati a titolo esemplificativo, per dare conto dei parametri che hanno maggiormente concorso a definire l'attuale modello di offerta turistica nelle Alpi italiane; quel modello di offerta, che come richiama la terza parte del contributo, è attraversato oggi da molteplici fattori di cambiamento, di fronte al quale tuttavia ancora non è definito e neppure delineato un modello alternativo di proposta.

## I fondamenti dell'attuale modello di offerta nelle Alpi italiane: dalle origini alla prima guerra mondiale

### Turismo estivo e turismo invernale

L'interesse per le Alpi come luogo di conquista e di scoperta, trova le sue origini nella seconda metà del XVIII secolo, quando una ristretta élite di viaggiatori, per lo più provenienti da lontano, comincia ad identificare in alcune località alpine luoghi idonei ad accogliere i primi esploratori della montagna e a fare da base alle prime esperienze di alpinismo, al cui avvio contribuisce certamente la conquista del Monte Bianco nel 1786. Durerà quasi un secolo quella fase di scoperta[1] e ci vorrà il suo tempo perché l'«immagine sinistra e catastrofica della montagna»[2] vada via via diradandosi e lasci il posto ad un'immagine della montagna più idilliaca, più piacevole, più sportiva e alla lunga persino divertente. È quindi nell'Ottocento che le località alpine cominciano ad attrezzarsi per accogliere visitatori sempre più numerosi, come località di accoglienza per gli alpinisti o come luoghi di cura e di soggiorno estivo per famiglie aristocratiche e alto borghesi. Nelle Alpi italiane vale certamente la pena rammentare Madonna di Campiglio, all'epoca appartenente all'Impero Asburgico, frequentata verso la fine del XIX secolo dall'Imperatore Francesco Giuseppe e dalla consorte, ben nota come Principessa Sissi, che vi giungevano in carrozza dalla Val Rendena attraverso l'unica strada allora praticabile; inevitabile che fosse perciò diventata un riferimento per tutta la nobiltà asburgica. Ancora oggi a Madonna di Campiglio i fasti dell'Impero Asburgico vengono rivissuti a beneficio dei turisti con numerose manifestazioni. Merano fu consacrata luogo di cura nel 1836 da Johann Nepomuk Huber, influente medico della principessa Mathilde von Schwarzenberg, giunto al seguito della sua assistita.[3] Madesimo, in Valchiavenna, fu frequentata in estate, dal 1888 al 1905, da Giosuè Carducci attratto dalle sue acque termali, oggi scomparse. Bormio, in Alta Valtellina, è ancora oggi una

Fig. 1: *Gara di sci a Madesimo (1911). Fonte: Archivio del Touring Club Italiano.*

pregiata località termale, ma fu attorno al 1830 che venne avviata la costruzione di Bagni Nuovi perché «quelli ‹vecchi› erano ormai insufficienti per accogliere la clientela che giungeva sempre più numerosa grazie al nuovo collegamento stradale (strada dello Stelvio, n. d. a.)».[4] Cortina d'Ampezzo fu scoperta verso la fine dell'Ottocento dall'aristocrazia austro-ungarica e dall'alta borghesia inglese, così come S. Martino di Castrozza in Trentino diventò una delle località di villeggiatura preferita dall'alta società viennese.[5] Più in ombra, tra i luoghi di cura e soggiorno estivo della seconda metà dell'Ottocento, le località delle Alpi occidentali, considerato che a Bardonecchia, località di punta della Val di Susa, nel 1884 si contavano «100 soggiornanti ospitati in ville e case d'affitto».[6] La conseguenza di questo primo periodo di fulgore fu la costruzione di grandi e lussuosi hotel, le cui caratteristiche saranno sempre più in sintonia con lo stile di vita e con l'atmosfera gaudente della *belle époque*, che caratterizzava quel periodo. A Madonna di Campiglio la coppia imperiale veniva accolta nel 1885 al Grand Hôtel des Alpes che garantiva da solo 200 posti[7], nel 1877 a Dobbiaco veniva inaugurato il Südbahnhotel dalla società ferroviaria della Val Pusteria, nel 1896 il Karerseehôtel, a 1650 metri di altezza nei pressi dell'omonimo lago, con

150 stanze e l'ascensore elettrico, e qualche anno dopo il Grand Hôtel Penegal al Passo della Mendola; ben tre grandi alberghi furono realizzati a San Martino di Castrozza e nel 1901 a Cortina venne inaugurato l'Hotel Cristallo. Mentre a Solda, piccolo villaggio di montagna lontano dai fragori della vita spensierata della *belle époque*, ma frequentato dagli alpinisti alla scoperta dell'Ortles e del Gran Zebrù, il parroco Johann Eller nel 1867 induceva le sorelle ad aprire un albergo (ancor oggi esistente con il nome di Hotel Eller), per far fronte alla continua richiesta di alloggio da parte degli alpinisti, fino ad allora ospitati in canonica.[8]

Le prime esperienze di turismo invernale sulle Alpi italiane trovano dunque un sistema di offerta di soggiorno già discretamente assestato, quantomeno in alcune aree; questo non significa però che la nascita e lo sviluppo delle località sciistiche ne ripercorreranno le medesime tracce. Lo sci infatti esigeva pendii adatti, e non sempre le località di soggiorno estivo ne disponevano, ma esigeva soprattutto ambienti sensibili all'innovazione e disponibilità a tentare esperienze nuove, come richiedeva l'uso di strumenti del tutto nuovi per progredire sulla neve. Ecco allora che le Alpi occidentali, in particolare quelle piemontesi, che fino ad allora avevano avuto poco rilievo nel panorama «ricreativo», diventano invece la culla dei primi tentativi di fruizione della neve per sport e per divertimento, ma va ricordato che i confini dell'Italia di allora escludevano le più significative località dell'area orientale (Cortina e Valle Gardena, innanzitutto). Anche se gli sci erano già comparsi in Val Gardena nel 1893 per iniziativa di un alpinista viennese[9], il decollo dello sci in Italia viene unanimemente legato alla figura dell'ingegnere svizzero Adolfo Kind, che, risiedendo a Torino, nel 1896 aveva cominciato a sperimentare un paio di sci provenienti dalla Norvegia, prima nel parco torinese del Valentino e poi sulle montagne piemontesi. L'uso dello sci (o meglio «ski», come si usava dire allora) inizialmente era funzionale all'alpinismo, ormai diffuso in estate, che poteva così essere praticato anche d'inverno. Di qui le prime salite invernali alle quali tuttavia seguivano con sempre maggiore soddisfazione le discese. L'aggregazione degli appassionati e l'organizzazione delle attività troverà quindi primariamente terreno fertile negli ambienti alpinistici (nel 1904 Kind diventerà presidente del Club Alpino Accademico) e naturalmente negli ambienti cittadini. Per qualche anno i valligiani si mostreranno diffidenti verso la novità, ma poco dopo ne coglieranno le potenzialità e si attiveranno per apprenderne la tecnica anche nella prospettiva di poter offrire un nuovo servizio agli alpinisti ospiti[10], tant'è che nel 1909 si terranno i primi corsi per guide e valligiani a Courmayeur e Valtournenche.[11]

Questo coinvolgimento degli ambienti alpinistici nella pratica dello *ski* non fu unanime e ben presto cominciarono ad avanzare delle distinzioni che portarono alla nascita degli Sci Club, ovvero ad aggregazioni specificamente dedicate allo sci.

## Città e montagna

La pratica dello sci ha dunque i suoi fondamenti in città e questo ha come conseguenza che le prime località sciistiche hanno trovato collocazione nei pressi dei più grandi centri urbani, che alla fine dell'Ottocento coincidevano con Torino e Milano, da cui dunque dobbiamo partire per identificare la mappatura delle prime località sciistiche. Questo spiega perché le Alpi occidentali abbiano avuto un ruolo più significativo nella nascita della proposta sciistica in Italia; le Alpi Orientali, pur disponendo di località turistiche già affermate a livello europeo, dovranno attendere ancora qualche anno prima di registrare un interesse diffuso nei confronti dello sci. Mancava la «domanda» e talvolta mancavano anche le condizioni morfologiche del territorio; il passaggio all'Italia delle regioni con le maggiori potenzialità di offerta, poi, aveva fatto diminuire l'attenzione del turismo austro-germanico verso quei territori. La culla dello sci può essere dunque identificata con Torino e le sue Alpi ed infatti il primo Sci Club sarà quello di Torino, che vedrà la luce nel 1902, seguito l'anno dopo dallo Sci Club Milano, che precederà quello di Genova e poi quello di Roma. Sul fronte orientale nacque nel 1903 lo Sport Club Ampezzo-Tyrol, ma solo nel 1912 diventerà Ski Club Ampezzo.[12] Lo Sci Club Torino «fissò la propria Stazione Sociale a Prà Fieul, sopra Giaveno, a circa 2 ore di ‹tram› da Torino»[13]; ci troviamo sulle montagne torinesi all'imbocco della Val di Susa e proprio Sauze d'Oulx in Val di Susa viene considerata la prima stazione sciistica italiana, inaugurata nel 1906 per iniziativa dello Sci club Torino, a cui seguirono in breve tempo Bardonecchia, dove verrà organizzato nel 1909 il primo Campionato Italiano di Sci, e Limone Piemonte, nel Cuneese, favorita dall'apertura nel 1900 della galleria ferroviaria del vicino Col di Tenda. Parallelamente sul fronte lombardo le località prealpine più facilmente raggiungibili da Milano diventavano le prime stazioni di sperimentazione dello sci. Località come il Passo della Presolana (1300 m.), Foppolo (1500 m.) e i comuni della Valsassina sono stati teatro dei primi raduni e delle prime gare. Decisamente ancora lontane dai benefici dell'«oro bianco» sono in questa fase le località

della Valle d'Aosta, ancora prive di comunicazioni adeguate, tant'è che in un giornale locale del 1905 si poteva leggere «Lo ski è ormai diventato una moda e uno sport per tutti. I nostri bei paesi alpini: Courmayeur, Cogne, Valtournenche, Gressoney, oggi deserti di inverno, devono attrezzarsi, le nostre belle vallate devono riempirsi di grida gioiose di skiatori».[14] Per ragioni diverse è invece pressoché inesistente fino alla prima guerra mondiale l'attività sciistica nelle regioni orientali, che continuano tuttavia a sviluppare la funzione di accoglienza di viaggiatori, alpinisti e forestieri durante l'estate.

Gli sci, pur scoperti negli ambienti alpinistici, sono diventati in breve tempo uno strumento per scendere lungo i pendii e per competere, assumendo sempre più una funzione sportiva e ludica e per questo riceveranno da essi sempre meno attenzioni. «Lo sci nasce ‹altro› dall'alpinismo e da tanta cultura precedente, perché sa cadere e perché riconosce nella caduta la propria ‹naturalità› umana. [...] Perciò lo sci diventa un'attività popolare, mentre l'alpinismo ad alto livello è rimasto, anche ai giorni nostri, un'attività di élite».[15] Le gare cominciano presto a diventare una componente intrinseca dell'attività sulla neve e costituiscono lo strumento più efficace per promuovere l'attività e per coinvolgere i non «addetti ai lavori». Nel 1907 si tiene il primo evento internazionale al Monginevro, con la partecipazione di 3000 spettatori; l'anno successivo i primi campionati internazionali a Chamonix, dotata di maggiore ricettività; a Bardonecchia le prime gare femminili, dove le donne provenienti dalla città cominciano ad indossare i pantaloni.

La montagna comincia quindi ad ospitare i cittadini benestanti che si cimentano sulla neve e comincia a trarne qualche beneficio economico, pur ancora molto modesto. Vi sono almeno un paio di esempi significativi di imprenditorialità alpina che affondano le loro radici nei primordi dell'attività sciistica. In Valchiavenna, una delle aree lombarde più facilmente accessibili da Milano e dove si registrano i primi movimenti sciistici, nel 1905 viene aperta la prima fabbrica italiana di sci, per iniziativa di Raimondo Persenico. L'azienda avrà un grande sviluppo ed emergerà a livello mondiale, tanto che nel 1930 venderà 40 000 paia di sci all'anno; verrà ceduta alla *Spalding* solo negli anni Settanta.[16] Di segno e di epoca diversa la vicenda della falegnameria Rochon di San Germano Chisone sulle montagne torinesi, dove «il figlio Emilio di ritorno dalla prima guerra mondiale prosegue il mestiere paterno, diventa un geniale artista del legno, e dedicherà tutto il suo estro e la sua perizia alla nascente industria dello ski».[17] Malgrado premi, benemerenze e successi commerciali, saranno vani i tentativi successivi del senatore Agnelli, patron della Fiat e realizzatore del Sestriere, di

stimolare una trasformazione dell'attività in senso industriale. Ciò che è rimasto dell'azienda è oggi nel *museumSkirochon* di San Germano.
Con la guerra del 1915–1918 si chiude quella che viene comunemente considerata la prima fase dello sviluppo turistico delle Alpi[18], nella quale l'attività sciistica ha fatto capolino. La guerra interromperà le attività ludiche, ma non la crescita della notorietà dello sci, stante il ruolo che questo ha avuto nei durissimi scontri avvenuti su larga parte dell'arco alpino. Di questa prima fase relativa alla nascita delle prime stazioni sciistiche ci resta la distribuzione territoriale di quella prima rete di località che solo da qualche anno a questa parte il riscaldamento climatico ha in gran parte estromesso dal mercato, data la modesta altitudine.

## Accessibilità e trasporti

La fruibilità della montagna come spazio di *loisir* era, ieri come oggi, legata alla sua accessibilità, soprattutto attraverso la variabile «durata del viaggio». Lo sviluppo della montagna invernale piemontese è legato alla sua dotazione ferroviaria; nel periodo preunitario il Regno Sabaudo disponeva già di 850 chilometri di ferrovie. Il primo tratto della ferrovia in Val di Susa è stato inaugurato nel 1854, mentre nel 1871 veniva inaugurato il traforo del Fréjus. Analogamente, la nascita delle località turistiche estive delle Alpi orientali è legata alla ferrovia; il 24 agosto del 1867 partiva il primo treno che in sei ore da Innsbruck raggiungeva Bolzano attraverso il traforo del Brennero, nel 1871 veniva inaugurata in sordina la ferrovia della Val Pusteria che collegava il Tirolo e Bolzano a Dobbiaco e nel 1881 Merano otteneva il collegamento alla rete ferroviaria europea.[19] Prima della fine del secolo il Sud Tirolo, analogamente alla Svizzera, disponeva già di una buona rete di ferrovie secondarie, quelle che oggi si cerca di recuperare a fini turistici. La raggiungibilità delle alte quote è quindi sempre più affidata alle invenzioni meccaniche e alla nuova tecnologia industriale, che portava alla realizzazione di ferrovie, cremagliere e percorsi elicoidali. «La progressione meccanica diventa allora delirio ascensionale, sfida, voglia di restituire gli spazi alpini all'onnipotenza e all'onniscienza dell'uomo moderno (homo tecnologicus) dopo la peccaminosa caduta adamitica.»[20] Ma la raggiungibilità delle località alpine invernali è soprattutto legata, ieri come oggi, alla accessibilità stradale, che in una primissima fase vedeva le strade percorse da carrozze a cavalli e successivamente dalle prime automobili e dai primi bus. Qualche esempio: la nascita turistica di Limone Piemonte è legata

all'inaugurazione della galleria stradale del col di Tenda, avvenuta nel 1883; quella di Ponte di Legno, in Val Camonica, è dovuta all'inaugurazione della strada che la collega al Tonale (1880); Bormio ha origini antiche, disponendo di un complesso termale-alberghiero già nel 1834, perché la strada dello Stelvio appartiene alle vie di comunicazione napoleoniche (1825), mentre l'ultimo tratto della strada delle Dolomiti che collega Cortina ad Arabba è solo del 1909. La stessa Cervinia è rimasta estranea ad ogni forma di turismo fino agli anni Trenta, quando è stata ultimata la strada (1934) che consente l'accesso alla conca del Breuil, e Livigno, oggi prima destinazione sciistica della Lombardia, è rimasto un villaggio di montagna fino agli anni Cinquanta, quando è stata aperta la strada che la collega a Bormio (1952).

Durante la prima guerra mondiale le esigenze dovute alle manovre belliche, che in Italia hanno fortemente interessato le aree alpine della Lombardia e delle Alpi orientali, hanno favorito la costruzione di strade e mulattiere che poi nel periodo post bellico sono state trasformate in strade di accesso. Si legge nella relazione del Direttore generale dell'Ente del Turismo di Sondrio al 3° Congresso sul Turismo Invernale in Italia (1965): «se poi [...] l'impianto non ha pista, od ha una pista insufficiente od insufficientemente innevata, meglio rammentare che, fino alla quota della neve sicura, si può sempre arrivare con una strada.»[21] Cosicché il problema della congestione del traffico e del conseguente inquinamento è diventato negli anni Ottanta e Novanta un problema cruciale anche per molte stazioni sciistiche e climatiche. Ne ha fatto le spese, ad esempio, Madonna di Campiglio, che abbiamo conosciuto come una delle perle del turismo alpino italiano, la quale ha subito una profonda trasformazione negli anni Sessanta e Settanta, cosicché «in pochi lustri il turismo di massa e la speculazione edilizia ne mutarono in profondità la fisionomia, trasformando quel paesino piccino, sperso tra i monti e i boschi, che ospitò imperatori e principesse in una succursale cittadina, sommersa e soffocata da migliaia di turisti e altrettante automobili».[22] Tant'è che il livello di inquinamento nel centro del paese è risultato superiore a quello di Milano e ciò ha fortemente indebolito l'immagine della località agli occhi di quella domanda di élite che l'aveva sempre amata. Solo con l'apertura della circonvallazione in galleria che ha tolto le auto dal centro, avvenuta nel 1999, si sono poste le condizioni per un rilancio della località sul piano qualitativo: oggi l'area di Madonna di Campiglio annovera ben 32 alberghi a quattro stelle e 2 a cinque stelle, su un totale di 95 alberghi. L'accessibilità in auto alle località sciistiche merita un altro riferimento, quello di Sestriere, perché si tratta di una destinazione generata da

Fig. 2: *Manifesto di C. Bonfatti (1929). Fonte: Centro Documentazione del Museo Nazionale della Montagna – CAI-Torino.*

una cultura automobilistica e perciò funzionale ad un accesso esclusivamente in auto. Auto e sci nascono praticamente insieme: quando nel 1904 l'ingegner Kind cominciava ad aggregare i primi sciatori, a Torino circolavano 145 vetture e la Fiat, nata nel 1899, cominciava a dare segni di buon sviluppo; hanno quindi in comune «una visione diffusa squisitamente modernista, basata su un certo modo di vivere e consumare il territorio alpino».[23] E Sestriere ne è l'esempio più evidente: la conformazione del terreno, favorevole allo sci, ha indotto negli anni Trenta il Senatore Agnelli, presidente della Fiat, a far progettare una località sciistica di alto livello qualitativo con lo specifico scopo di far raggiungere rapidamente i campi di sci all'alta borghesia torinese con quei mezzi che negli anni Trenta cominciavano a diffondersi nelle classi più agiate. Nella stessa logica di Sestriere in tempi successivi si sono sviluppate molte località

sciistiche inizialmente nei pressi delle aree maggiormente urbanizzate e poi in valli via via più lontane; questo ha indubbiamente favorito l'accessibilità agli sport della neve, ma nel contempo ha favorito anche il pendolarismo della neve e quindi la permanenza di breve durata. Di questo soffrono oggi molte località facilmente raggiungibili, perché le strade veloci servono ad arrivare in breve tempo, ma giustificano anche la ripartenza veloce; al buon successo di Livigno, che vanta un'alta permanenza media e un alto tasso di internazionalizzazione, non è certamente estranea la sua localizzazione, visto che per raggiungerla sono necessarie alcune ore di auto e il superamento di un passo a 2300 metri di quota.

## La conquista delle alte quote: il Novecento

### Salite e discese

Fino agli anni Trenta le discese si potevano già fare con gli sci, ma le salite dovevano essere fatte a piedi, con gli sci in spalla. Gli impianti a fune esistevano da tempo, ma venivano utilizzati per il trasporto materiali, come ben mostrano le immagini della prima guerra mondiale. Alle primissime funivie è affidato il compito di portare in alto i forestieri per consentire loro in estate di godere dei panorami, funzione che fino ad allora era stata svolta dalle cremagliere, che si rivelano subito poco adatte al trasporto degli sciatori in quanto lente, ancorate a terra e a movimento discontinuo (va e vieni), con costi di costruzione e di gestione piuttosto elevati.[24] La funivia che da Bolzano porta al Colle viene considerata la prima funivia al mondo, porta la data del 1906 ed è su pali di legno. Sarà proprio lo sci a dare forte impulso alla costruzione e allo sviluppo tecnologico degli impianti di risalita, tanto che tra il 1924 e il 1940 sulle Alpi verranno costruite non meno di 60 funivie[25]; tra le prime, la Funivia da Cortina a Pocol (1925) e quella del Faloria. Del 1923 è la prima funivia nel Sud Tirolo ormai italiano (Merano-Avelengo), dopo quella primitiva di Bolzano, ma solo nel 1935 verrà inaugurata la prima funivia sciistica da Ortisei all'Alpe di Siusi. In realtà l'Alto Adige risulta un po' in ritardo nella costruzione degli impianti e in generale nello sviluppo delle stazioni sciistiche, rispetto alla Svizzera e all'Austria, pagando il prezzo alle molteplici incertezze della situazione politica e a decisioni contraddittorie che covavano nel regime fascista.[26] Avrà modo di rifarsi rapidamente negli anni seguenti... Ma nelle altre regioni italiane lo svi-

luppo non fu più celere: il Piemonte «sciistico» vide nascere i primi impianti a metà degli anni Trenta con le funivie del Sestriere, mentre nelle località culla dello sci (Sauze, Limone, Bardonecchia) arriveranno alla fine degli anni Quaranta e si tratterà di seggiovie; lo stesso accadde in Lombardia. In Val d'Aosta la funivia di Breuil-Plan Maison venne inaugurata nel 1936. Nel frattempo si utilizzavano slittovie, impianti a fune attrezzati per il trasporto di grosse slitte destinate al trasporto degli sciatori e parallelamente, sempre a metà degli anni Trenta, cominciano a diffondersi i primi skilift e le seggiovie; in qualche caso, come a Ponte di Legno, gli si attribuisce la doppia funzione, seggiovia d'estate e skilift di inverno.[27] Fino all'interruzione bellica si andò avanti così, con una sempre maggiore diffusione degli skilift, strettamente funzionali ad effettuare le salite per la discesa sulle piste, mentre qualche località più attrezzata offriva anche qualche funivia e seggiovia, impianti che garantivano una maggiore portata di sciatori.

Il grande sviluppo dell'impiantistica montana si ebbe naturalmente nel dopoguerra, quando anche la domanda di sciatori mostrò una forte crescita. L'Alto Adige si fece trovare pronto ad accoglierli, potendo tra l'altro godere di un doppio mercato, quello degli italiani e quello dei tedeschi, come si verifica anche oggi. Ma «se nel 1955 su dieci turisti in Alto Adige sei provenivano dall'Italia e tre dai paesi tedeschi, già nel 1959 le proporzioni si eguagliavano e nel 1963 i tedeschi erano il doppio degli italiani.»[28] Ed infatti la Leitner, società altoatesina che proprio in quegli anni aveva abbandonato la produzione di macchinari agricoli per concentrare l'attività sugli impianti di risalita, realizzò nel 1947 la prima seggiovia che da Corvara porta a Col Alto, quasi in contemporanea con il versante occidentale, dove si realizzò nel 1946 la seggiovia che da Sauze d'Oulx porta alla capanna Kind e nel 1949 quella che porta al Clotés.[29] Auto e impianti portarono in quota un numero sempre maggiore di sciatori per tutti gli anni Sessanta e Settanta, grazie a mezzi sempre più capienti e a portate orarie più elevate; nel 1970 l'Alto Adige poteva contare su 350 impianti, per lo più skilift, e la portata oraria complessiva passò da 35 000 persone/ora del 1960 ai 131 000 del 1970 e ai 291 000 del 1980.[30] La clientela non è più rappresentata dalle élite di prima della guerra, lo sci diventa ora anche in Italia un fenomeno di massa, sostenuto anche dai successi di alcuni grandi campioni, quali Gustav Thöeni e Piero Gros, ai quali succederanno, nel decennio successivo, Alberto Tomba e Deborah Compagnoni. Negli anni Settanta, quando la tecnologia comincia ad offrire impianti più veloci e più capienti, capaci di portare quasi 1000 persone/ora[31] si comincia a porre il problema della dimensione delle

piste, che diventano ora insufficienti per far scendere quella massa crescente di sciatori. La conseguenza fu un abbondante taglio di alberi per realizzare piste più grandi. Al pagamento di questo prezzo ambientale contribuì un'altra esigenza che cominciò a manifestarsi a metà degli anni Settanta e continuò fino a pochi anni orsono: quella di collegare tra loro le aree sciabili contigue in modo da garantire allo sciatore un'offerta più ampia, quanto più possibile «sci ai piedi». Dolomiti Superski, il più grande consorzio oggi esistente a livello mondiale[32], nacque in Val Gardena nel 1974 e fu seguito successivamente, se pure su scala minore, da altre aree piemontesi (Via Lattea e Riserva Bianca, ad esempio). Lo sviluppo tecnologico degli impianti e l'ampiamento delle aree sciabili decretarono un deciso incremento di competitività delle stazioni più organizzate ed economicamente più solide, che sempre più coincidevano con le stazioni di grandi dimensioni, ubicate ad alta quota; a questo naturalmente contribuì lo sviluppo delle comunicazioni e dei trasporti, che consentirono in un tempo più breve di raggiungere località prima meno accessibili. Cominciano quindi attorno agli anni Ottanta i primi segnali di sofferenza delle piccole stazioni in prossimità dei grandi centri urbani, quelle stesse che erano i punti di riferimento del primo modello di offerta sciistica dell'inizio del secolo. Qualche anno dopo, alla fine degli anni Ottanta, si cominciò ad avvertire i primi segni tangibili dell'evoluzione climatica, con un paio di inverni scarsi di neve, che contribuirono a dare le prime spallate alle località più piccole ed economicamente più precarie.

## Alberghi e seconde case

Il forte incremento della domanda ha portato l'infrastrutturazione della montagna, soprattutto attraverso la ricettività. Fino agli anni Sessanta questa funzione è stata assolta dal sistema alberghiero, in parte da quello stesso che aveva garantito l'accoglienza estiva (molto) e invernale (poco) prima della guerra, e in parte da una miriade di piccoli alberghi e pensioni di nuova costruzione con caratteristiche più adatte ad una domanda meno alto locata. Qualche esempio: all'inizio degli anni Sessanta Bardonecchia contava 25 alberghi con 1000 posti letto e quasi 2000 posti letto si contavano a Sauze d'Oulx; 5600 a Pinzolo-Madonna di Campiglio, 4800 a Cortina, 3200 a Folgaria, 1150 a Castione della Presolana[33]; in Valchiavenna 1600, che resteranno più o meno tali nel decennio successivo.[34] In Alto Adige l'incremento è decisamente più vistoso: i posti letto

passano da 38 000 del 1960 ai 70 000 del 1970 (+84 percento), proprio per effetto della forte attrazione esercitata dalle località sciistiche. A Corvara, le presenze turistiche passano da 117 000 a 380 000 (+225 percento), a Castelrotto (Alpe di Siusi) da 106 000 a 670 000 (+532 percento). A partire dagli anni Settanta, poi, lo sviluppo alberghiero in Alto Adige ha continuato ad essere intenso (nel 1980 i posti letto erano pressoché raddoppiati, passando a 130 000), favorito da un'inflazione che andava crescendo e che rendeva conveniente indebitarsi per fare nuovi investimenti e soprattutto da una legge che favoriva in particolare le piccole strutture (garni e pensioni), un modello di ospitalità che caratterizza il Sud Tirolo ancora oggi. «Alla fine degli anni Settanta il boom turistico raggiunse dimensioni veramente preoccupanti. Se intorno al 1970 si costruivano ogni anno circa venti ettari di terreno per strade, case, capannoni industriali eccetera, nel 1970 gli ettari erano diventati duecento e nel 1979 addirittura quattrocentocinquanta.»[35] È in questa fase che nelle località dotate di una buona offerta sciistica cominciano ad invertirsi i flussi di reddito per gli albergatori, facendo diventare l'inverno più redditizio dell'estate. Afferma Mario Cotelli, profondo conoscitore del turismo della Valtellina, che molti Grand Hotel, sorti per il termalismo e l'escursionismo, furono «costretti a chiudere nel dopoguerra quando la sola stagione estiva non riusciva a coprire i costi di gestione ormai decuplicati ed il turismo invernale delle settimane bianche era ancora di là da venire.»[36] La stagione invernale diventa anche per gli albergatori la condizione per affrontare con serenità il futuro aziendale e naturalmente garantirà molte soddisfazioni per qualche decennio.

Molte località sciistiche si trovavano a breve distanza dalle aree urbanizzate e perciò sono diventate facilmente raggiungibili da una domanda molto vasta. La crescita del reddito famigliare, indotta dal boom economico, ha progressivamente sviluppato una propensione all'acquisto di immobili nelle località di villeggiatura, inizialmente con obiettivi «turistici» (disporre di una casa per trascorrere le vacanze), poi sempre più con finalità di investimento. A partire dagli anni Settanta quasi tutte le località facilmente accessibili dalla pianura hanno visto un enorme sviluppo immobiliare turistico-residenziale e poiché la sensibilità ambientale era pressoché inesistente, non sono poche le località alpine segnate da scempi urbanistici e immobiliari che oggi ne hanno fortemente ridotto l'attrattività. Le regioni maggiormente colpite sono state certamente il Piemonte e la Lombardia, che possono contare sulle grandi aree urbane di Torino e di Milano. «Sauze d'Oulx è probabilmente la stazione più ‹provata› dalla speculazione edilizia tra tutte quelle delle Alpi italiane; più della stessa

Foppolo coi suoi grattacieli fuori scala, più di Castione della Presolana con la miriade di villette con giardino e più della stessa Cervinia, sorta là dove non esistevano insediamenti permanenti.»[37] Non sono mancati pesanti sviluppi immobiliari anche in Veneto (Cortina) e in Trentino (Madonna di Campiglio). Quasi estraneo al fenomeno è stato invece l'Alto Adige, che conta oggi circa 13 000 seconde case a fronte delle 50 000–60 000 delle valli bergamasche.[38] A questo risultato, ha contribuito in modo sostanziale il forte senso di coesione e di appartenenza etnica della comunità sudtirolese, che ha di fatto limitato la cessione di risorse ai «forestieri».

Questa fortissima presenza di appartamenti costituisce oggi per molte località delle Alpi italiane una irrimediabile ragione di declino, dal momento che il cambiamento dei comportamenti turistici ha sempre più ridotto l'utilizzo degli appartamenti di vacanza a pochi giorni l'anno. Il basso livello di occupazione influisce evidentemente sulle presenze nella località, che tenderanno ad essere molto elevate in alcuni periodi dell'anno (agosto, vacanze di Natale), ma molto basse nei restanti. Laddove l'offerta alberghiera è fortemente minoritaria, la località diventa una sorta di deserto per molti mesi all'anno e questo non offre le condizioni economiche di sopravvivenza per molte attività complementari, ivi compresi i negozi di prodotti di prima necessità, che tendono a chiudere. L'assenza di servizi ricreativi e commerciali, o la loro presenza poco qualificata, non favorisce certamente l'attrattività della destinazione e così anche quei pochi alberghi, magari di buona qualità, vedranno contrarsi le presenze e il reddito fino a ridurre le loro possibilità di reinvestimento e riqualificazione. È il percorso vissuto da molte località alpine italiane, del Piemonte, della Valle d'Aosta e della Lombardia che oggi si trovano con enormi investimenti immobiliari degli anni Settanta, per lo più orrendi da vedere, senza quasi più disporre di posti letto alberghieri. Due esempi provenienti dalle valli bergamasche sono emblematici: a Foppolo (valle Brembana) alla fine degli anni Settanta c'erano ancora 800 posti letto alberghieri che nel 2007 erano diventati meno di 300; a Selvino (valle Seriana) nel 1984 i posti letto alberghieri erano 603, nel 2006 erano diventati 273. Del tutto opposta è invece la condizione di Livigno, molto lontana dai centri urbani, dove gli appartamenti turistici (pochi) sono di proprietà dei residenti e vengono affittati per brevi periodi, generando flussi turistici complementari a quelli alberghieri.

Fig. 3: *Pattinaggio al Sestriere (1950 ca). Fonte: Archivio del Touring Club Italiano.*

## Corporate model e community model

Nel 1946 nasce Courchevel[39], che viene considerata la prima stazione integrata e artificiale in Europa, a cui ne sono seguite in Francia molte altre. Questo modello di offerta sciistica, presente in Europa quasi esclusivamente in Francia, è stata definita «corporate model» in contrapposizione al più tradizionale «community model» che caratterizza le località sciistiche di Austria, Svizzera e Italia.[40] Il primo si distingue per una gestione unitaria, di tipo aziendale, che governa la quasi totalità dei servizi della stazione, come avviene nelle località sciistiche americane, mentre il secondo deve necessariamente fare i conti con una pluralità di soggetti decisionali che dovranno trovare, volontariamente, una sintesi di gestione unitaria. La nascita di Courchevel ha indubbiamente suscitato qualche interesse anche in Italia; Pila, nei pressi di Aosta, è frutto dello stesso progettista e realizzata nel primo dopoguerra, così come sono nate altre stazioni progettate

ex novo, quali Sansicario in Piemonte, Alpiaz-Montecampione in Lombardia, Marilleva e Folgarida in Trentino. Ma al di là di queste esperienze, di cui oggi restano obsoleti e vuoti condomìni in stile anni Settanta e Ottanta, il modello «corporate» in Italia non ha avuto seguito. Per cui l'offerta sciistica italiana è ancora caratterizzata da una molteplicità di piccole e grandi stazioni definite da un villaggio, da una presenza umana permanente, da una cultura originaria e dalle testimonianze di un mondo alpino che oggi non c'è più, ma di cui esiste la memoria. Naturalmente questa «offerta diffusa» pone non pochi problemi di gestione economica: è difficile ottenere delle economie di scala, e quindi i costi e i prezzi sono più difficilmente comprimibili, ed è più difficile nelle località più piccole garantire uno standard elevato di qualità e una varietà di servizi. Questo modello comporta che le stazioni sciistiche italiane non possono essere chiuse, come è avvenuto negli Stati Uniti, dove le stazioni sciistiche sono passate dalle oltre 700 del 1985 alle 480 del 2007; al più gli impianti possono cessare l'attività per mancanza di neve e ciò si è verificato ripetutamente negli ultimi anni e con ogni probabilità è destinato a ripetersi. La vita e l'attività degli operatori economici dunque continua ed è necessario, laddove non vi sono più le condizioni per offrire uno sci competitivo, cercare altre strade. È fuor di dubbio che lo sci abbia consentito anche in Italia ad un numero significativo di persone di restare a vivere nei paesi delle Alpi; laddove non ci sono state le condizioni per integrare l'offerta estiva lo spopolamento è stato consistente. Nel 1983 il Touring Club Italiano stimava l'esistenza di 363 stazioni invernali italiane (compresi quindi gli Appennini), delle quali 60 in Piemonte, 22 in Valle d'Aosta, 57 in Lombardia, 47 in Alto Adige, 39 in Trentino e 47 in Veneto.[41] Nel 2006 ne venivano stimate circa 200 dall'Ocse[42] il quale ipotizza una probabile uscita dal mercato di qualche decina a seconda del livello di innalzamento della temperatura.

## La stagnazione e i fattori critici: gli anni 2000

### Cambiamento climatico e comportamento del turista

Il riscaldamento climatico, ma più in generale il *mutare delle condizioni climatiche e metereologiche*, che lasciano lunghi periodi invernali senza precipitazioni, rappresenta senza dubbio il principale fattore di criticità per l'evoluzione attuale delle stazioni sciistiche. Non è tuttavia l'unico. Per molti anni la vacanza invernale è stata per gli italiani l'unica forma di seconda vacanza, complementare a quella

estiva prevalentemente balneare. Oggi non è più così e dunque le località invernali sono sottoposte ad una *forte concorrenza* di ogni altra modalità di soggiorno anche breve, considerato anche che i costi di un periodo all'estero, culturale o balneare, sono oggi assolutamente competitivi con quelli di una «settimana bianca» e che vi è una forte propensione a frammentare il tempo destinato alla vacanza in diversi periodi nel corso dell'anno. Un altro fattore di cambiamento molto significativo è conseguente all'*invecchiamento della popolazione*, che non preclude la possibilità di una vacanza d'inverno in montagna, ma tende a modificarne le caratteristiche: da una vacanza attiva e sportiva continuativamente spesa sui campi di sci ad una vacanza meno impegnativa, dove lo sci alpino non è più l'unica attività e dove racchette da neve, sci di fondo, sci alpinismo e oggi persino *fat bike* (bicicletta sulla neve) rappresentano alternative sempre più concrete allo sci da discesa. Lo sci alpino interessa oggi solo il 50 percento delle pratiche sulla neve[43] e molta parte del tempo trascorso in montagna in inverno non viene trascorso sui campi innevati. Questa tendenza si combina con i cambiamenti in atto nel comportamento del turista in generale: i soggiorni diventano più brevi, la frequentazione dei campi di sci più saltuaria, le forme di divertimento più varie e gli «assaggi emozionali» affascinano sempre di più, così come è certamente più presente una sensibilità alle tematiche ambientali, che si coniuga sempre più frequentemente con un'attenzione ai prodotti locali e più in generale verso le identità culturali dei territori. Tutto ciò comporta una reinterpretazione delle stazioni invernali, anche tenendo conto di quella risorsa termale che per molti anni è stata in passato la risorsa principale di molte località alpine italiane. Questo rappresenta oggi un elemento di debolezza dell'offerta italiana perché è solo da qualche anno che si sta (ri)scoprendo la necessità di un'offerta wellness in montagna. Un esempio può essere illuminante. Bormio ha fin dall'inizio goduto di uno sviluppo turistico fondato essenzialmente sull'offerta termale, con un'acqua pregiata e abbondante che sgorga a 40°; l'avvento dello sci negli anni Settanta ha spostato tutte le risorse e le attenzioni su impianti e piste e la società pubblica «Terme di Bormio» è diventata di fatto lo strumento operativo e finanziario attraverso il quale è stato sostenuto lo sviluppo sciistico, lasciando andare in decadenza l'offerta termale pubblica, che solo in questi ultimi anni è stata con fatica recuperata. Non è stato così invece per gli imprenditori privati che già negli anni Novanta iniziarono il recupero e la riqualificazione dello stabilimento termale del Grand Hotel Bagni Nuovi.[44] Oggi questi stessi imprenditori gestiscono sette stabilimenti termali in Italia, per lo più in località alpine.

Il mercato del turismo alpino nei paesi occidentali è sostanzialmente saturo e l'Italia non fa eccezione.[45]

Nel 2014–2015 è stato venduto un numero di paia di sci pari al 44 percento di quello di 10 anni fa, anche grazie alla crescente tendenza al noleggio dell'attrezzatura, che comunque è figlia di una minor continuità di frequentazione dei campi di neve.

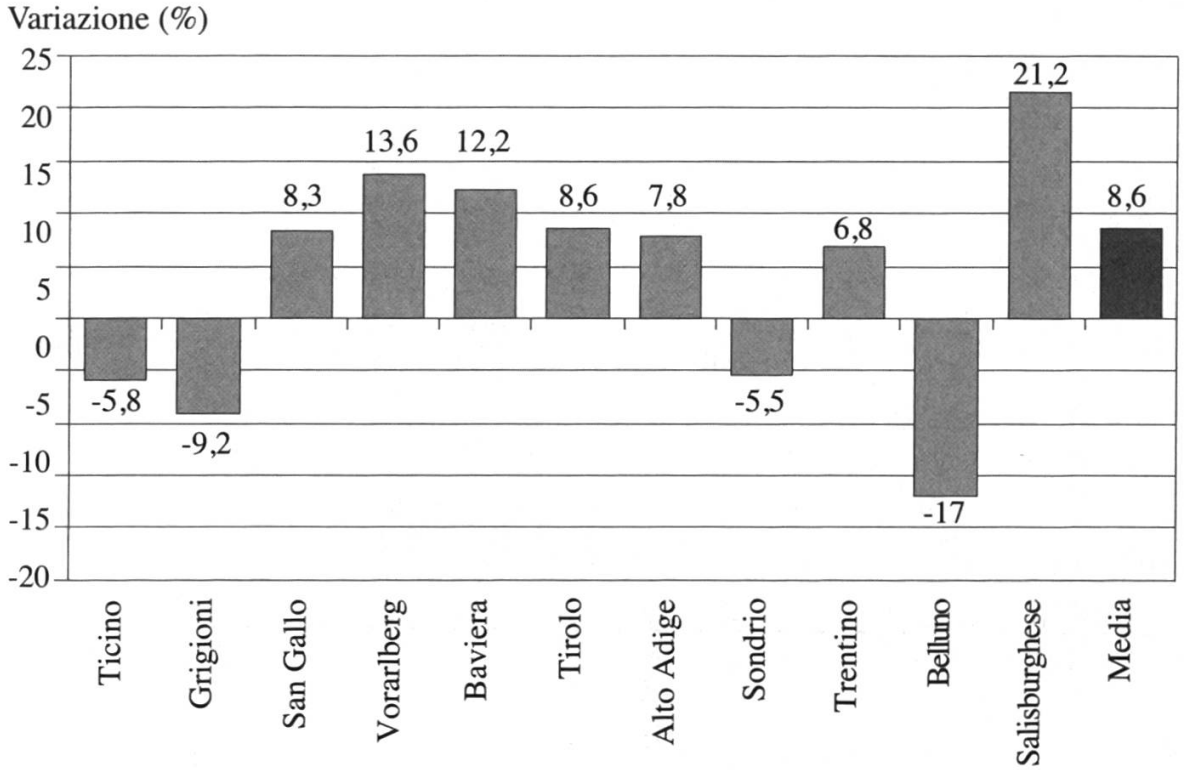
Le presenze alberghiere estive e invernali delle principali regioni dell'arco alpino sono cresciute complessivamente dell'8,6 percento in 10 anni (meno dell'1 percento annuo in media), come mostra la Figura 4, che mette anche in evidenza come le regioni che hanno conseguito le migliori *performances* sono proprio quelle dove le montagne sono meno elevate e dove è maggiormente presente anche una proposta culturale (Salisburghese, Vorarlberg e Baviera).[46]

La situazione delle presenze complessive nelle regioni italiane riflette, nello stesso periodo, la seguente tendenza:

- tengono quelle province che hanno una offerta turistica più ampia, come l'Alto Adige e il Trentino che da sole coprono circa il 60 percento del mercato alpino italiano (+11 percento circa in un decennio). In particolare mantengono le posizioni le aree che sono in grado di garantire il totale innevamento artificiale, un contesto ambientale di pregio, una varietà di servizi alternativi allo sci e una spiccata identità culturale (ad es. l'area centrale dolomitica);
- calano i territori che hanno investito di meno e crescono quelli che hanno beneficiato di investimenti eccezionali. In Valle d'Aosta il calo di presenze è stato del 7 percento, nel Bellunese addirittura del 25 percento. Viceversa nella montagna piemontese, che ha ospitato le Olimpiadi invernali del 2006, la crescita dei turisti è stata del 50 percento;
- i risultati positivi sono in gran parte attribuibili al turismo estero che tende a sostituire quello interno, come chiaramente mostra la Tabella 1. Nell'ultimo decennio tutte le province alpine hanno visto aumentare in modo consistente l'incidenza delle presenze straniere, raggiungendo mediamente il 54 percento (39 percento se si esclude l'Alto Adige, dove è sempre stato molto alto per effetto della presenza tedesca).

Molte località hanno beneficiato di questi nuovi flussi, anche se non ovunque sono stati ugualmente produttivi sotto il profilo economico. A fronte dei turisti russi con grande possibilità di spesa che hanno interessato alcune delle località più qualificate, la maggior parte delle presenze sono invece il frutto di nuove

Fig. 4: *Variazione percentuale delle presenze alberghiere nelle principali regioni alpine nel decennio 2004–2014*



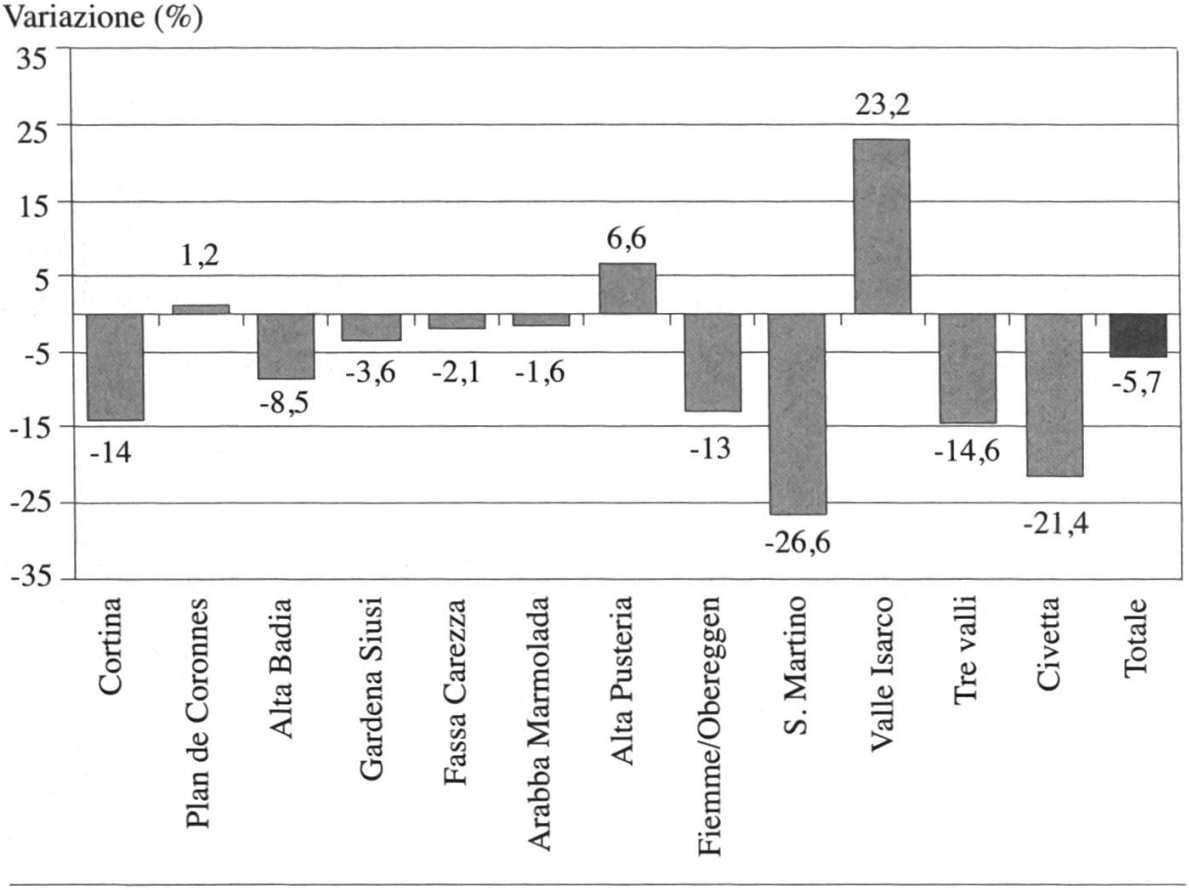

*Fonte:* ASTAT Bolzano.

Tab. 1: *Livello di internazionalizzazione delle province alpine (distribuzione percentuale delle presenze)*

| Province | 2004 | | | 2014 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ital. | Stran. | Totale | Ital. | Stran. | Totale |
| Valle d'Aosta | 68,9 | 31,1 | 100,0 | 59,4 | 40,6 | 100,0 |
| Sondrio | 66,1 | 33,9 | 100,0 | 50,4 | 49,6 | 100,0 |
| Bolzano/Bozen | 36,1 | 63,9 | 100,0 | 30,9 | 69,1 | 100,0 |
| Trento | 65,8 | 34,2 | 100,0 | 57,1 | 42,9 | 100,0 |
| Belluno | 82,2 | 17,8 | 100,0 | 73,7 | 26,3 | 100,0 |
| Piemonte montagna | 69,7 | 30,3 | 100,0 | 74,7 | 25,3 | 100,0 |
| Totale | 53,0 | 47,0 | 100,0 | 45,8 | 54,2 | 100,0 |
| Totale escluso Bolzano/Bozen | 69,5 | 30,5 | 100,0 | 61,0 | 39,0 | 100,0 |

*Fonte:* Elaborazioni su dati dei servizi statistici regionali e provinciali.

Fig. 5: *Variazione percentuale dei passaggi sugli impianti di risalita nei comprensori di Dolomiti Superski dal 2010–2011 al 2014–2015.*




*Fonte:* Dolomiti Superski.

provenienze dai paesi dell'est europeo (soprattutto Polonia, Repubblica Ceca, Ungheria e Slovacchia), dove la capacità di spesa media è stata fino ad ora contenuta.

La minore affezione al turismo invernale è tra le cause della contrazione del turismo in montagna, come mostra la figura 5 relativo ai comprensori di Dolomiti Superski, che interpretano una delle regioni a maggior attrazione nell'arco alpino italiano. Come si vede, nell'arco di un quadriennio, quasi tutte le aree (le eccezioni sono legate ad eventi locali, quale l'apertura di nuovi impianti) registrano una contrazione dei passaggi, che diventa particolarmente significativa nelle aree più periferiche (S. Martino di Castrozza e Civetta). Ciò conferma che nelle aree «centrali» (Fassa, Gardena, Marmolada), ove sono concentrati i maggiori servizi e dove quindi l'offerta è più varia e le attrazioni sono maggiori, la capacità di tenuta è superiore.

## Grandi e piccole stazioni

La soddisfazione del turista passa attraverso la possibilità di trovare un'ampia offerta di servizi e di attività da svolgere, tale da consentire un utilizzo variegato del tempo libero, secondo la sempre più frequente consuetudine allo *zapping* che impone di provare un'emozione per poi abbandonarla per un'esperienza successiva. Ciò comporta un'organizzazione efficiente e una varietà di risorse umane e finanziarie considerevoli, che soltanto le grandi stazioni possono garantire. Ne consegue che le piccole località, di cui è ricco tutto l'arco alpino, si trovano oggi in una condizione difficile nella competizione con le località più attrezzate e maggiormente dotate di risorse, che di norma sono anche quelle a quote più elevate. Se fino a ieri la loro politica turistica è stata sostanzialmente quella di «inseguire» lo sviluppo delle località maggiori, infrastrutturando il territorio con impianti, piste e strutture ricettive, oggi la limitatezza delle risorse, non solo finanziarie, rende perdente in partenza questa strategia. Le piccole stazioni inoltre soffrono di diseconomie alquanto evidenti che non consentono certo di compensare la minor qualità o la minore gamma di servizi con prezzi più bassi. Di qui la necessità di esprimere una unicità (*Unique Selling Proposition*) che le renda competitive nei confronti delle destinazioni maggiori. È l'obiettivo verso cui molte piccole località si stanno orientando ed anche in Italia vi sono esempi significativi che lo confermano; il caso più frequente è quello di località orientate alla famiglia e ai bambini, ma non mancano quelle ben affermate presso il target giovanile (Livigno, ad esempio), con spazi, attività, eventi e musica dedicati. La capacità di effettiva valorizzazione e comunicazione del prodotto e la capacità di *governance* del territorio che vada oltre la dimensione strettamente locale diventano in questa prospettiva le variabili decisive.[47]

## Inverno ed estate

Nella prospettiva tradizionale gli impianti sono funzionali allo sci; la minore fedeltà allo sci da discesa, la riduzione dell'attività a fronte di condizioni di scarso innevamento e in generale la diversificazione delle attività, ne comportano un minore utilizzo con conseguenze economiche pesanti per molte aziende di gestione, la maggior parte delle quali sono infatti gravate da un elevato indebitamento. D'altra parte in estate l'utilizzo degli impianti è ancora molto basso: mediamente gli impianti aderenti a Dolomiti Superski hanno un tasso di utilizzo

estivo attorno al 20 percento a fronte di quello invernale che con buone condizioni di innevamento si approssima al 100 percento. Convincere il turista ad utilizzare impianti di risalita in estate non è impresa facile, stante il costo che comporta, ma se la domanda esprime motivazioni nuove, tra queste ve ne sono certamente alcune che richiedono la salita in quota per essere soddisfatte. L'utilizzatore di mountain bike troverà probabilmente ragione di salire con un impianto, se troverà un sentiero dedicato per poter scendere, così come chi vuole cimentarsi in una discesa di bob o slittino estivo, o un appassionato di musica se in quota trova l'occasione per assistere ad un concerto. Sono solo esempi per sottolineare che anche gli impianti di risalita, pur restando strumento primario per la pratica dello sci da discesa, possono trovare nuove ragioni per essere utilizzati, attraverso una reinterpretazione della funzione turistica della località in quota alla luce delle nuove aspettative della domanda. E questo potrebbe contribuire fortemente a generare entrate che contribuiscano a perseguire un equilibrio di gestione in aziende, che hanno costante esigenza di forti investimenti per l'aggiornamento tecnologico a fronte di orizzonti futuri non del tutto rosei.

## Conclusioni

L'obiettivo che ci eravamo posti era quello di mostrare su quali basi si sia definito l'attuale assetto dell'offerta di turismo della neve in Italia e quali fattori evolutivi abbia dovuto affrontare nel tempo, fino a giungere all'attuale condizione di sostanziale maturità e stazionarietà del mercato, caratterizzata da numerose incognite. Sebbene la proposta sportiva e ricreativa delle località sciistiche abbia sensibilmente mutato le caratteristiche dell'offerta, in linea con l'evoluzione della tecnica, da un lato, e con i profondi mutamenti verificatisi nella domanda, dall'altro, possiamo riconoscere che fino ad oggi essa ha conservato la propria funzione originaria, pur attraverso qualche evidente reinterpretazione territoriale, conseguente principalmente all'altitudine. Non ci sentiamo però di affermare che le incognite all'orizzonte continuino a garantire la stessa prospettiva per la maggior parte delle stazioni della neve. Troppo rapidi e profondi sono i cambiamenti «strutturali» a cui abbiamo assistito nell'ultimo ventennio, tuttora in corso, per guardare con serenità al futuro. Tra questi uno su tutti pone in discussione la natura stessa delle località sciistiche: la disponibilità di neve. Come sempre più frequentemente è stato fatto negli ultimi anni, assisteremo al crescente ricorso alla neve programmata per far fronte alla «domanda di discesa», ma la neve per

una località alpina invernale non è solo un tappeto artificiale su cui scendere, quanto l'essenza stessa di una vacanza invernale. Ciò che potrebbe perciò venire messo in discussione non è quindi tanto la funzione turistica invernale di una località alpina, quanto la natura stessa di quella vacanza, che potrebbe assumere connotati alquanto diversi rispetto a quelli attuali e soprattutto a quelli del passato, di cui abbiamo scorso qualche immagine in queste righe.

## Note

1 W. Bätzing, *Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa*, Torino 2005, p. 187.
2 A. Salsa, «Il nuovo viaggio alle Alpi», in: Id. (a cura di), *Viaggio alle Alpi. Alle origini del turismo alpino*, Torino 2005, p. 18.
3 J. Rohrer, *Camere Libere. Il libro del Touriseum*, Merano 2003, p. 53.
4 G. Peggion, G. Ramazzotti, *Bormio. L'Alta Valtellina di ieri e di oggi. Un turismo diverso nel Parco dello Stelvio*, Cologno Monzese (MI) 1990, p. 121.
5 F. Bartaletti, *Le grandi stazioni turistiche nello sviluppo delle Alpi italiane*, Bologna 1994, p. 137.
6 A. De Rossi, G. Sergi, A. Zonato, *Alpi da scoprire. Arte, Paesaggio, Architettura per progettare il futuro*, Borgone Susa (TO) 2008, p. 271.
7 P. Luconi Bisti, *Madonna di Campiglio. Storia e mito di un villaggio alpino*, Verona 2013, pp. 124–141.
8 J. Hurton, *Solda. Ambiente naturale e storia di una singolare valle di montagna*, Bolzano 2007, p. 114.
9 C. Ambrosi, R. Decarli, «Scuola di Vita. Lo sci sulle Dolomiti dalla nascita al Ventennio», *L'Alpe*, 13, 2006, p. 18.
10 G. Origlia, «Origini e introduzione dello sci in Italia», in: G. Origlia, A. Macagno, *Un secolo di sci e di sciatori*, Torino 2001, p. 32.
11 L. Bersezio, «Ski e sci», in: L. Sturani (a cura di), *Ski e sci, storia, mito e tradizione*, Torino 1991, p. 153.
12 R. Decarli, «Lo sci sulle Alpi orientali», in: C. Ambrosi, W. Weber (a cura di), *Storia e Regione*, XIII, 1, Bolzano 2004, p. 18.
13 Origlia (vedi nota 10), p. 24.
14 L. Paris, *95 anni di Sci e Turismo in Valle d'Aosta*, Aosta 1994, p. 12.
15 L. Bersezio, *Il CAI e lo sci. Storie, personaggi e miti*, Torino 2013, p.15.
16 F. Brevini, *Un secolo di turismo in Valtellina. Viaggio fra storia e attualità*, Milano 2004, p. 57.
17 C. Bounous, *Passi sulla neve. Sestriere e le sue valli nella storia dello sci*, Pinerolo 2005, p. 46.
18 F. Bartaletti, *Geografia e cultura delle Alpi*, Milano 2004, p. 173.
19 Rohrer (vedi nota 3) pp. 68–69.
20 Salsa (vedi nota 2), p. 25.
21 Cf. Ente Provinciale per il Turismo di Cuneo, Atti del 3° congresso sul turismo invernale in Italia, Limone Piemonte 25–28 marzo 1965.
22 Luconi Bisti (vedi nota 7), p. 349.
23 A. De Rossi, «Auto e sci», *L'Alpe*, 13, 2006, p. 24.
24 P. Ratinaud, «Le ski et les remontées mécaniques», in: J. J. Bompard (sous la dir. de), *Encyclopédie du ski*, Cachan 2005, pp. 133–147.
25 Bätzing (vedi nota 1), p. 193.
26 Rohrer (vedi nota 3), p. 147.
27 R. Maculotti, *70 anni di sci a Ponte di Legno*, Ponte di Legno 1981, p. 82.

28 Rohrer (vedi nota 3), p. 164.
29 Bartaletti (vedi nota 5), p. 62.
30 Bartaletti (vedi nota 18), p. 179.
31 *Ibid.*, p. 177.
32 Interessa l'area dolomitica e raggruppa 12 bacini turistici, appartenenti a 3 province (Bolzano, Trento e Belluno), molti dei quali non collegati tra loro. Fondato negli anni Settanta, è oggi composto da circa 130 imprese indipendenti di impianti sciistici per un totale di 450 impianti. Per una presentazione completa del Consorzio, cf. G. Vanzi, «L'innovazione attraverso la gestione di un sistema integrato di offerta sciistica», in: A. Macchiavelli (a cura di), *Il turismo della neve*, Milano 2004, pp. 107–111.
33 Bartaletti (vedi nota 18), p. 186.
34 C. Sala, «Il turismo in Valchiavenna tra Ottocento e Novecento», in: A. Carera (a cura di), *Temi di storia economica del turismo lombardo,* Milano 2002, p. 236.
35 Rohrer (vedi nota 3), p. 206. Si noti che non si trattava di seconde case, che, come vedremo più oltre, in Alto Adige hanno sempre avuto un peso marginale.
36 Brevini (vedi nota 16), p. 28.
37 Bartaletti (vedi nota 5), p. 62.
38 Sul ruolo e l'utilizzo delle abitazioni di vacanza, cf. A. Macchiavelli, «L'utilizzo delle abitazioni di vacanza: esperienze di quantificazione nelle valli bergamasche», in: Id. (a cura di), *Le abitazioni di vacanza nella funzione turistica territoriale,* Milano 2011, pp. 139–172.
39 Cf. J.-F. Lyon-Caen, «Principes fondateurs de la station de Courchevel 1850», in: AAVV, *Perspectives pour un nouveau siècle de sport d'hiver, Actes de la Conférence Cimes 2002*, Chambéry 2003, pp. 101–104.
40 Sul modello di gestione delle località alpine cf. A. Flagestad, *Influence of Structure of the Organization and Management of a Winter Sports Resort*, 2e Congrès mondial du tourisme de neige et des sports d'hiver, Andorra 6–8 avril 2000, paper, e A. Flagestad, «Réussite stratégique et structure organisationnelle des destinations de sport d'hiver», in: AAVV (vedi nota 39), pp. 183–188.
41 Cf. R&P-Ricerche e Progetti, *Struttura e tendenze del turismo invernale in Piemonte*, Torino 1984, p. 26.
42 Cf. S. Agrawala (ed.) *Climate Change in the European Alps*, OECD 2007, p. 26.
43 Sulle attività outdoor nelle località della montagna estiva e invernale cf. A. Macchiavelli, «Tempo libero e frequentazione della montagna: un rapporto in evoluzione», in: Id. (a cura di), *L'Escursionismo alpino: fatti comportamenti prospettive*, Milano 2014, pp. 3–20. Pubblicato anche in: http://www.edizioniambiente.it/ebook/.
44 Brevini (vedi nota 16), p. 28.
45 Per un quadro sintetico e completo delle problematiche del turismo alpino oggi, suggeriamo P. Keller, «Le Alpi: mito e realtà di un grande spazio turistico», in: H. Pechlaner, M. Manente (a cura di), *Manuale del turismo montano*, Milano 2002, pp. 3–16.
46 Cf. ASTAT- Ufficio Provinciale di Statistica di Bolzano, «Il turismo in alcune regioni alpine 2014», *ASTAT Info*, 51, 2015.
47 Cf. E. G. Marcelpoil, «Stations des sports d'hiver: d'une logique de filière à l'approche par cluster», *Espaces*, 312, 2013, pp. 52–59.