

IL TRASPORTO A FUNE

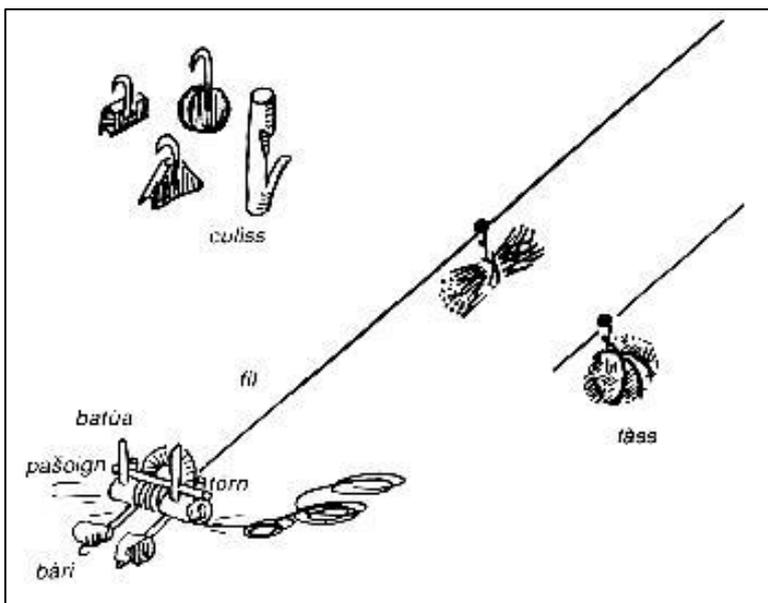
Questo documento riguarda gli impianti di trasporto a fune anticamente in uso, di cui attualmente rimane traccia solo nel trasporto a valle dei tronchi, ormai raramente praticato; non si riferisce al trasporto di persone mediante funivie, seggiovie, skilift e agli impianti adibiti alla risalita di materiali.

Gli impianti di trasporto a fune nacquero molto tempo fa dall'esigenza di trasferire materiali (fieno, fascine, tronchi) superando forti dislivelli, onde evitare trasporti a spalle, a slitta o a soma lungo percorsi faticosi e accidentati.

Originariamente il trasporto a fune era previsto solo per la discesa e basato sulla sola forza di gravità. Due erano i sistemi utilizzati: il *fil* (monofune) e la *funicèlla* (bifune).

Fil

In dialetto la parola *fil* indica sia il filo metallico che l'impianto di trasporto che lo utilizza, che in italiano si indica con il nome di palorcio, filo a sbalzo o teleforo. Questo è costituito da un filo metallico teso con una sola campata tra due punti a diverso livello, lungo il quale si fanno discendere per gravità, appesi a un apposito gancio descritto in seguito, fascine, fieno, legna o altri materiali non fragili; esso può essere di limitata lunghezza, sopporta carichi modesti, non superiori a 50 kg (100 kg se si tratta di fune metallica) e di norma non deve avere più di un carico sulla campata.



Schema del *fil*.

In sintesi si tratta di un sistema monofune a campata unica, con carico non vincolato, agente per sola gravità.

Passando a descriverne la parti del *fil* ci si deve soffermare brevemente sulle caratteristiche del filo metallico, sui suoi punti di ancoramento al terreno e sui sistemi di aggancio del carico.

In passato si usava un semplice tondino metallico, che fu poi sostituito da funi intrecciate formate da un certo numero di fili d'acciaio sovrapposti ed avvolti uniformemente a spirale su un'anima centrale.

Il punto di partenza poteva essere qualunque supporto (roccia, palo o altro), purché sufficientemente robusto, a cui attaccare il filo al suo estremo superiore.

Il punto di arrivo aveva una struttura più complessa che in dialetto si chiamava *batùà*, consistente in due pali infissi obliquamente nel terreno (*pašóign*), dietro ai quali era posto trasversalmente un breve tronco (*turn*) su cui si avvolgeva il filo; il tronco era attraversato da coppie alterne di fori passanti quali venivano infilati grossi bastoni (*bàri*) che permettevano di tendere il filo ruotando il *turn* e che poi erano ancorati al terreno. Davanti a questa struttura si ponevano delle fascine (poi copertoni usati) per attutire l'impatto del carico.



Fotografia dei resti di una *batùà*, in cui sono evidenti alcuni componenti della struttura.

La *culiss*, è l'oggetto mediante il quale si agganciava alla fune il carico (*fass*); solitamente si trattava di un gancio dotato di una rotella o di un blocchetto (triangolare o rettangolare) di ferro, opportunamente scanalati, a cui

si appendeva il carico e che venivano appoggiati sulla fune metallica; la discesa avveniva rispettivamente per rotolamento o scorrimento

Molto tempo fa si usava anche un sistema di aggancio di legno, cioè un breve ramo nel quale si praticava una fenditura che si applicava al filo e al quale si legava il carico; poiché il legno si consumava rapidamente per l'attrito questo sistema si poteva usare una sola volta.



Assortimento di *culiss* di vario tipo, utilizzate per il trasporto su filo.

Sia pure raramente il carico poteva scarrucolarsi e cadere o impigliarsi e bloccarsi lungo il filo; in questo secondo caso si provvedeva a sbloccarlo facendo scendere un secondo carico o scuotendo la fune.

Dopo un certo numero di discese occorreva ovviamente riportare le carrucole usate al punto di partenza: ciò avveniva solitamente a dorso di mulo.

L'installazione del filo comportava problemi rilevanti: solitamente il filo era suddiviso in bobine che rimanevano collegate da tratti liberi; si reclutavano vari muli, al basto di ciascuno dei quali era agganciata una bobina mentre i tratti di collegamento erano controllati a vista; i muli procedevano in fila fino alla stazione di partenza prevista. Un'estremità del filo veniva quindi ancorata e l'altra trascinata lungo in fianco della montagna fino alla *batù*, dove il filo veniva teso avvolgendolo sul *turn*.

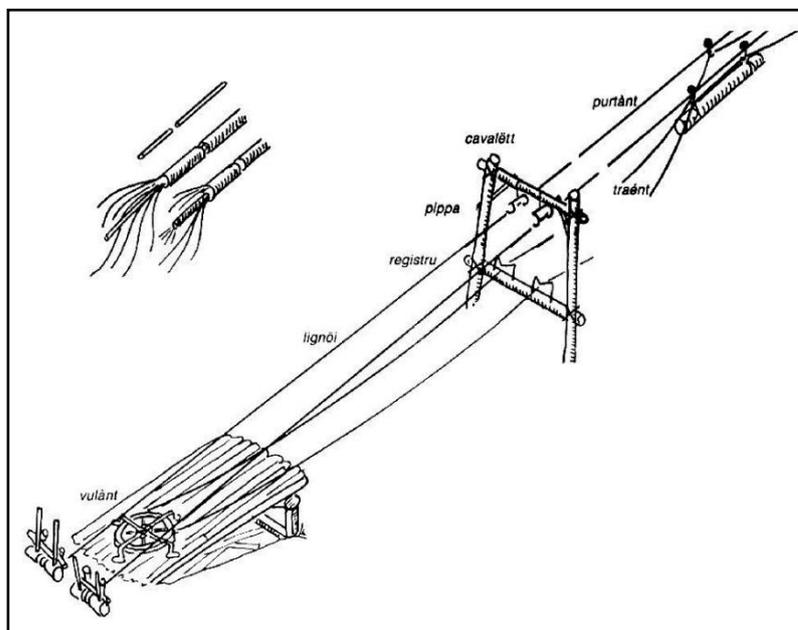
Recentemente il trasporto a fune è stato applicato, utilizzando un motore posto a monte, anche alla risalita di materiali dal fondovalle. L'impianto è in tal caso bifune con fune portante fissa e fune traente mobile, e utilizza solitamente un carrello.

Funicèlla

Anche in questo caso, come per il *fil*, la parola dialettale *funicèlla* indica sia la grossa fune metallica che sostiene i carichi sia l'intero impianto, che in italiano ha il nome di teleferica.

La struttura è piuttosto complessa in quanto prevede la presenza di vere e proprie piattaforme di partenza e di arrivo su cui sono fissate le ruote di scorrimento del filo continuo che ha funzione di trazione e di freno. Tralicci di sostegno delle funi sono disposti lungo il percorso.

In questi impianti si usano funi metalliche intrecciate di diverso diametro per il cavo portante e traente, la prima decisamente più robusta della seconda. In entrambi i casi, pur con diametri diversi, si tratta di funi formate da un certo numero di fili d'acciaio normalmente arrotolati in trefoli, che a loro volta sono avvolti attorno a un'anima centrale che può essere ancora un trefolo o una vera e propria fune d'acciaio di diametro inferiore. Per l'ancoraggio delle funi portanti al terreno, che in passato era basato su strutture analoghe a quelle descritte per il *fil* o su vere e proprie piattaforme di legno, da tempo si usano pali di cemento armato.



Schema della *funicèlla*

In sostanza si tratta di un doppio sistema bifune usato per la discesa frenata di carichi sospesi mediante carrucole a una grossa fune metallica fissa (*purànt*) e ancorati a una fune più piccola (*traént*) che si muove guidata da due grandi ruote a perno verticale (*vulànt*) situate alle piattaforme di partenza e di arrivo. Ovviamente, nella fase di ritorno l'impianto viene utilizzato per il recupero delle carrucole e dei sistemi di aggancio.

L'impianto può essere a una o più campate, funziona per gravità, e sul suo percorso ha solitamente dei tralicci di legno (*cavalètt*) sui quali sono fissate apposite strutture metalliche che sostengono il cavo portante (*pippa*) o mantengono in posizione il cavo traente (*registru*). Lungo il suo tragitto ogni impianto porta in genere più carichi. Questo tipo di struttura è tuttora usato dai boscaioli per il trasporto di tronchi al fondovalle.

Altre applicazioni del trasporto a fune

Solo raramente il trasporto a fune era usato per il trasferimento di persone per brevi tratti, solitamente per attraversare corsi d'acqua. Un esempio caratteristico in Valsesia, era quello di Vocca (ritratto in varie cartoline illustrate), che in alta Valgrande aveva un analogo alla frazione Casaccie di Mollia dove esisteva un carrello sospeso a una fune per attraversare il fiume.



Impianti di trasporto a fune molto più complessi erano presenti ad Alagna, gestiti dalla *Monte Rosa Gold Mining Company Ltd*, dove erano usati per trasportare il minerale dalle diverse sedi di estrazione (Mud, Jazza e Stolemberg) all'impianto di Kreas, dove avveniva il trattamento. Tra questi il più lungo era quello che partendo dallo Stolemberg percorreva tutto il vallone di Bors e parte del fondovalle, con 6 stazioni di transito e la stazione intermedia dello Sperone.

Resterebbe da dire dei molti impianti di risalita (funivie, seggiovie e skilift) che dalla metà del secolo scorso sono comparsi (e spesso altrettanto rapidamente scomparsi) dalle nostre montagne, soprattutto nel territorio di Alagna; ma questa è storia recente (e altamente tecnologica) che, come precisato all'inizio, esula dagli intenti di questo documento e dello stesso sito.