Zeitschrift: Gioventù e sport : rivista d'educazione sportiva della Scuola federale di ginnastica e sport Macolin

Herausgeber: Scuola federale di ginnastica e sport Macolin

Band: 36 (1979)

Heft: 12

Rubrik: Mosaico elvetico

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

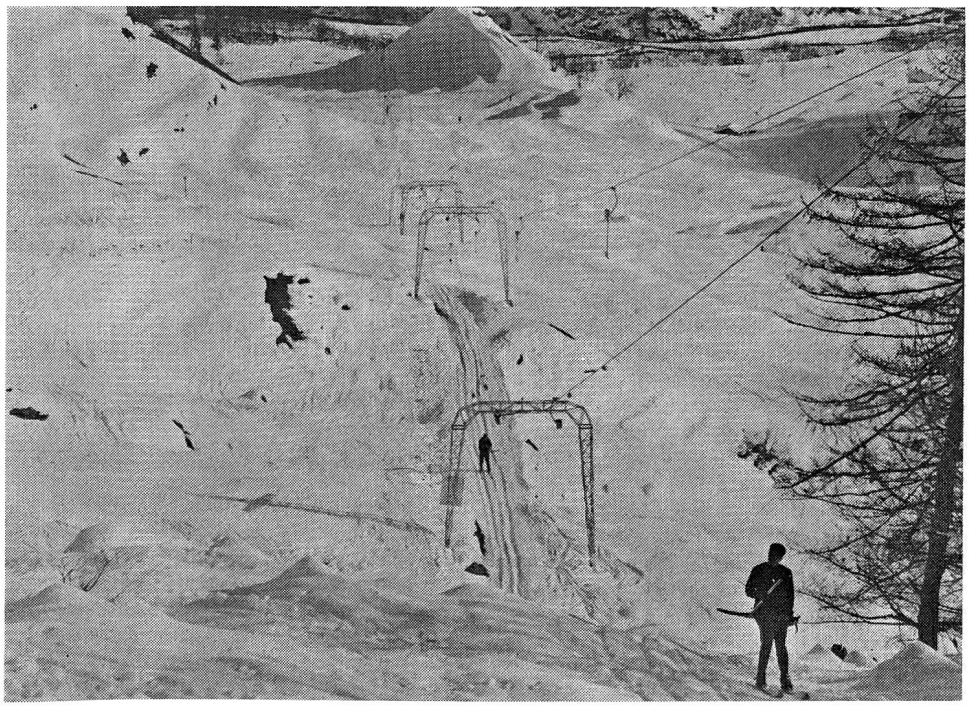
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Il livellamento delle piste di sci

In Svizzera si contano oltre 1500 impianti di trasporti turistici, la maggior parte dei quali è destinata agli sport invernali. Ad ognuna delle 1330 funivie, seggiovie o sciovie corrisponde almeno una pista di sci. Per diverse ragioni, parecchie imprese si pongono il problema se debbano spianare una pista di sci, se – in altri termini – debbano manomettere il paesaggio naturale. Nei circoli specializzati si è coscienti che, in passato, si è proceduto a livellamenti ai quali oggi si dovrebbe rinunciare. Il problema più difficile da risolvere in merito ai futuri livellamenti di piste risiede nella giusta misura: un colloquio organizzato dall'Associazione svizzera delle imprese di trasporto via cavo ha dibattuto questo tema.

Non ripetere gli errori commessi

Con il considerevole aumento delle persone che praticano lo sci, sono pure aumentate le esigenze poste da questa clientela. Per sussistere nella lotta concorrenziale con altre imprese, in special modo con l'estero, occorreva assolutamente offrire piste di sci attraenti e sicure. Dato che la maggioranza degli ospiti delle nostre stazioni invernali è costituita da sciatori poco abili o mediocri, le imprese di trasporto e le società per lo sviluppo turistico si sono date quale scopo di sistemare le piste in modo da renderle facilmente praticabili. In molti casi, questo scopo è stato raggiunto solo allargando sufficientemente i passaggi in foresta e con la soppressione di pericoli reali rappresentati da scarpate, forti ineguaglianze nel terreno, dossi, cambiamenti di pendio, rocce ecc. che venivano a trovarsi sulla pista. Infine, si è dedicata un'attenzione particolare alla prevenzione degli incidenti, ciò che è assai importante: secondo i dati pubblicati dalle compagnie di assicurazione, in Svizzera, le spese dirette o indirette cagionate da incidenti con gli sci rappresentano per il nostro paese una perdita economica di circa mezzo miliardo di franchi all'anno. Da una pubblicazione dell'INSAI si rileva che il numero degli incidenti sciatori è progressivamente diminuito fra il 1968 e il 1972 – da 10666 a 7100 – ciò che è dovuto in buona parte alle diverse misure prese per prevenire questi incidenti e alle cure prestate nella sistemazione e nella manutenzione delle piste.
Stimolati dai lavori dei «costruttori» di piste nelle stazioni invernali d'oltre confine, i nostri compatrioti hanno ugualmente intrapreso parzialmente a spianare in modo ininterrotto piste di sci dal punto di partenza situato alla stazione a monte dell'impianto di risalita fino a valle. È così che sono apparse quelle che vengono ormai chiamate le autostrade nevali. D'estate, quando il suolo non è ricoperto di neve, sono ben visibili da lontano. Rinverdire queste ferite nella montagna, oltre che oltremodo costoso, è spesso impossibile dato che la pista si trova al di sopra



del limite della vegetazione ove un tappeto erboso possa formarsi rapidamente, oppure le condizioni climatiche o la natura del suolo non lo permettono (pendii coperti di terriccio franato o pietrisco).
Gli eccessi commessi nella costruzione di piste hanno fatto partire in guerra gli avversari. In molti casi, tali spianamenti di piste sono stati eseguiti arbitrariamente su tutta la lunghezza della pista, mentre che il miglioramento del terreno solo in determinati punti sarebbe stato più che sufficiente. Non sempre quindi si è proceduto con cognizione di causa. Anzi, si è spesso tralasciato di fare appello a specialisti in materia forestale. Troppo frequentemente si è trascurato, nello spianamento di grandi superfici, di sistemare un numero sufficiente di solchi di drenaggio. Conseguenza: allo scioglimento delle nevi in primavera o in seguito a grossi temporali, l'acqua non vien più deviata, ciò che provoca gravi danni d'erosione.

Direttive in preparazione

L'esperienza mostra che con delle misure di spianamento per punti, con la sistemazione di tracciati sui versanti, con una sensata eliminazione di rocce pericolose ricorrendo ai servizi forestali, con il taglio di alberi pericolosi nei passaggi boschivi, è possibile «costruire» delle piste di sci irreprensibili che soddisfino tutte le esigenze di praticabilità, di prevenzione di incidenti e di protezione dei luoghi.
Il «Cercle international de travail pour les installations de sports et de loisirs» (CITIS), un'organizzazione che raggruppa i rappresentanti dei paesi alpini dell'Europa, quindi Svizzera compresa, come pure specialisti d'oltre mare, stanno elaborando una guida per la sistemazione delle piste di discesa. Analoghi documenti già esistono per altri impianti sportivi, quali le piste di pattinaggio, i campi da tennis, le piscine ecc. La guida tratterà le condizioni preliminari di pianificazione, farà allusione agli obiettivi sopraregionali, regionali e d'economia individuale, si occuperà di stabilire un inventario, l'offerta attuale, come pure il rapporto tra le capacità d'alloggio e quello di trasporto degli impianti. Dovrà comunque dare anche consigli essenziali per la sistemazione delle piste di sci e trattare la qualità delle stesse, dei fattori tecnici di sicurezza, delle lesioni all'ambiente, delle implicazioni tecniche dei trasporti, della protezione della natura, delle questioni economiche ed ecologiche. Si prevede di mettere a disposizione questa guida ai comuni, uffici turistici, società promozionali, imprese di trasporto e soprattutto ai comitati d'iniziativa per nuovi impianti. Con questo si vuole evitare gli errori fin qui commessi. La pianificazione e la costruzione di nuovi impianti dovrebbero così avvenire in condizioni migliori di non quanto fatto finora.
La nuova ordinanza sulle concessioni delle imprese di trasporto via cavo, prevede misure più severe, non intende lasciare la creazione di nuovi impianti alle sole possibilità d'investimento, ma bensì determinarla con i mezzi che sono a disposizione in materia di politica di concessioni. La nuova ordinanza sulle concessioni deve impedire ogni sopracapacità nella regione alpina e prealpina. Ciò vale pure per la limitazione di una concorrenza rovinosa. Ci si sforza di realizzare uno sviluppo controllato e uno strumento di pianificazione che serva da filo conduttore. Occorre particolarmente rendere impossibile lo spianamento «selvaggio» di piste.
L'Ispettorato federale delle foreste è stato incaricato dal Dipartimento dell'interno di preparare delle direttive per regolare le manomissioni del paesaggio nell'interesse dello sport sciistico.
Lo sci è un gioco e quasi esclusivamente un'occupazione del tempo libero. Dev'essere un diversivo al tran-tran professionale, procurare un rilassamento e di conseguenza essere praticato come un divertimento. Dev'essere anche una specie di sfida alla pigrizia. Non c'è dunque nulla di più aberrante di creare per gli sportivi della domenica delle noiose discese sofisticate o autostrade nevali non soltanto monotone ma anche per nulla incoraggianti a percorrerle con piacere. Si scia veramente con piacere solo su piste variate e multiformi. Passaggi su terreno scoperto, in foresta, corse sulla linea di massima pendenza e brevi traversate di versanti, padronanza di conche e dossi, cambiamenti di direzione, discese in «schuss», ecco cosa si ama trovare su una pista variata. Per considerazioni diverse, le imprese di trasporto via cavo hanno sufficienti ragioni per sistemare le discese in questo modo: innanzitutto offrono ai loro clienti il piacere perfetto di sciare e l'occasione di esercitarsi e rilassarsi, in secondo luogo le piste così concepite esigono una correzione minima del terreno. Inoltre, è nel nostro interesse personale proteggere e conservare i nostri bei paesaggi alpini frequentati dai vacanzieri estivi e impedire manomissioni troppo gravi.

Cosa s'intende con «grandi superfici»?

Dal canto dei protettori del paesaggio, non ci si oppone al principio del livellamento delle piste. Ecco quanto dicono i dirigenti della Fondazione svizzera per la protezione e la sistemazione del paesaggio: «Le correzioni di terreno previste sulle grandi superfici in rapporto alla pratica dello sci non sono nell'interesse né di una politica di sistemazione dei centri di villeggiatura orientate verso obiettivi a lungo termine, né di un turismo chiamato a prosperare in modo durevole. Dal punto di vista sportivo, esse sono di dubbia utilità. Non permettono di ridurre il rischio d'incidenti, ma sembrano al contrario aumentarlo, tanto è vero che le piste spianate incitano a una velocità incontrollata. I deboli o solo apparenti vantaggi non giustificano i danni inflitti alla natura e al paesaggio i quali risultano in parte, soprattutto in altitudine, permanenti o quanto meno di lunga durata.»
In quest'ultima frase viene schizzato nelle grandi linee il più grosso dei problemi: «Mentre che nei luoghi più bassi si è ottenuto un successo notevole con metodi di ‹rinverdimento› dopo livellamento, la flora reagisce molto più sensibilmente sopra il limite della zona boschiva».
Negli ambienti specialistici, le direttive già citate dell'Ispettorato federale delle foreste provocheranno ancora alcune discussioni. Si tratterà in particolare di definire la nozione di «grandi superfici», dato che si è unanimi, da ogni parte, riconoscere che non bisognerà più, in futuro, permettere livellamenti di grandi superfici.
I protettori del paesaggio e anche i rappresentanti degli impianti di trasporto sono d'accordo sul fatto che, in questo settore, occorre lasciare maggiore libertà per quanto concerne gli impianti esistenti che non per eventuali nuove costruzioni. Lo sviluppo a tutti costi, come vien proclamato da più parti, dev'essere impedito nell'interesse del nostro paese.

(da: TCS/Loisirs)