

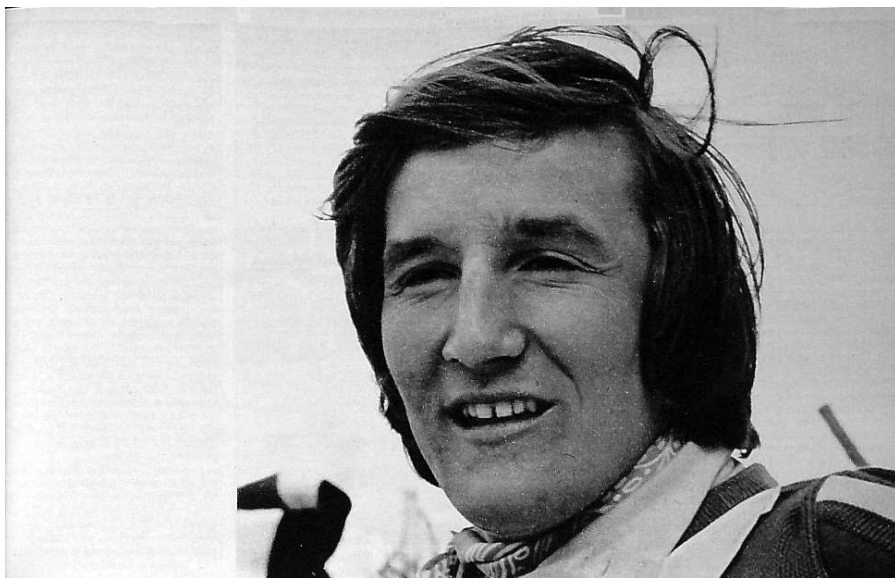
STORIA DELLA VALANGA AZZURRA

Piero Gros un anno dopo - Dossier turismo

PIERINO GROS UN ANNO DOPO

Affermatosi prepotentemente a livello di grande sci "nell'apertura" di Val d'Isère 1972, Pierino Gros non ha poi mantenuto le promesse di quel folgorante avvio. Atleta in maturazione, possiede eccezionali doti tecnico-atletiche. Somiglia a Killy, dicono i critici. Attualmente è il più in forma degli azzurri.

E venne un ragazzo chiamato Pierino Gros. Era un giorno del dicembre dell'anno scorso a Val d'Isère quando questo ragazzo dal naso un po' storto, con spalle ad armadio e gambe che sembrano piloni vinse magicamente la prima gara di Coppa del Mondo, uno slalom gigante. Val d'Isère evoca immagini dolcissime nei patiti dello sci essendo che li nacque campione un certo Gustavo Thöni. Nel marzo del '69, Thöni venne a galla nel grande



giro battendo fior di assi nella Coppa dei Paesi Alpini e subito Vuarnet sparò la profezia. « Il est le meilleur », disse. Bene, corsi e ricorsi storici anche nello sport, anche nello sci: da Thöni a Gros ci passano tre anni e mezzo, e sembra che ricominci la fiaba. E cioè: improvvisamente vedi un ragazzino mai visto, mai celebrato, e lui batte tutti, e si parla

di prodigio, di miracolo. Gros scatena l'entusiasmo di compagni e di tifosi, gli avversari tremmano: la nuova Italia sciatoria ha fabbricato un altro fenomeno? Il più preoccupato è il norvegese Haker, che ha quasi una crisi isterica. La classifica, l'alta classifica è questa: Gros, Haker, Helmut Schmalzl, Hunter, Par-

(Continua a pagina 2)

Appropriate nella forma, le decisioni del Governo per far fronte alla crisi petrolifera sono chiaramente sbagliate nella sostanza. Il divieto di circolare in auto alla domenica può rappresentare una grave mazzata per il turismo invernale e per l'industria legata allo sci. Perché copiare gli altri Paesi? I problemi dell'Italia sono diversi da quelli dell'Olanda, del Belgio, della Germania. Il primo passo verso la soluzione: "tesserare" la benzina. Perché obbligare i lavoratori a restare in casa alla domenica dopo una settimana di lavoro? Possiamo salvare il turismo rivalutando gli sci club, intensificando i servizi di pullman e incrementando le "settimane bianche". Gli operatori turistici parlano di danni per centinaia di miliardi.

SALVIAMO IL TURISMO!**Sommario****Volume 7 numero 17-18**

Pierino Gros un anno dopo (D. Sarugia Nevesport)	1-3
Per una mamma il gigante è meno rischioso (L. Zampino Nevesport)	3-4
Sci e psiche - Armonia di squadra (A. Costa Nevesport)	5-7
Killy: Così va il professionismo (Nevesport)	8
Salviamo il turismo! (L. Zampino Nevesport)	9-10
Quattro pareri autorevoli (Nevesport)	12-13
Dossier turismo	9-21

Numero quasi interamente dedicato alla «austerità» e alle ricadute sul turismo invernale. Per gli appassionati si tratterà di limitare le uscite sulla neve o di ritornare a meno agevoli uscite con mezzi pubblici. Per gli operatori turistici la prevedibile riduzione dell'afflusso turistico comporta invece pesanti riflessi economici.

PIERINO GROS UN ANNO DOPO

(Continua da pagina 1)

gätsi. Il Pierino dice: « Roba da

matti, non posso crederci ». Poi Gustavo se lo carica sulle spalle e lo porta in trionfo. La foto fa il giro delle redazioni di tutto il mondo. Gros, a braccia alte, sta sopra Thöni, e dietro come sfondo un enorme palazzo in costruzione, pare una foto scattata in un cantiere di città, altro che montagna!

Qualcuno propone titoli illuminanti giocando sulle parole. Gros grossa vittoria. Che grosso Gros. Tu sei grande e Gros. Insomma, fantasia sfrenata, incontenibile. Subito si scava nel nuovo astro, lo si viviseziona. Chi è? Si chiama Pierino ma è un Pierone (è alto centottantaquattro centimetri, pesa settantré chili). E poi si viene a sapere che è castano quasi biondo, gioca da terzino nel Sauze, gioca a tennis, non beve, non tira bestemmie, ha una ragazza carina, il suo primo maestro di sci è stato Aldo Zulian di Bormio. Scaviamo, scaviamo. Gros è nato il 30 ottobre 1954 a Sauze d'Oulx, nella vecchia Sauze, a due passi dalla chiesa secolare. Abita a Javençau, con la mamma e il papà Candido. Il papà Candido è falegname. Un fratello maggiore, due sorelle sposate. E di carattere, com'è di carattere il Pierino? È una pasta, si capisce. Socievole, estroverso, va d'accordo con tutti. La mamma, signora Lidia, è fierissima del figlio campione. È la favola che si ripete, la favola dei Gimondi, dei Rivera, dei Benvenuti.

Esplosione i supertecnici della sciolina e della neve marcia e del cancelletto. Gros, dicono, può alleggerire la pazzesca responsabilità di Thöni, nel senso che gli avversari dovranno d'ora in poi marcare due uomini invece di uno. Si piega lo sci a certi concetti ciclistici, la tattica spadroneggia anche sui campi di neve. Dieci giorni dopo, a conferma che la bontà della scuola italiana non è espressa soltanto da Thöni, questo Gros sbaraglia il campo nello slalom speciale della classicissima « 3-Tre » a Madonna di Campiglio. Vittoria storica, qualcuno ci piange sopra, ci versa lacrime di gioia. Stessa scena,



tanto per continuare con paralleli ciclistici, che avevamo visto in TV quando Dancelli vinse la Sanremo dopo anni e anni di dominio straniero. Il Pierino inchioda nomi altisonanti: Gustavo Thöni, che pure comincia a incavolarsi mica male, è secondo, terzo Neureuther, quarto Cochran, quinto Perrot. Una volta può vincere anche Ochoa, ma se vince due volte significa che è un campione, un campione sul serio.

I supertecnici dipingono Gros con parole fiammeggianti. Somiglia a Killy nel fisico, di Killy ha la stessa irruenza, lo stesso modo di portare gli sci. Dovrebbe curare maggiormente la discesa per completare il suo già rilevante bagaglio tecnico. Lavorare e lavorare per correggere un evidente difetto di impostazione causato da un'imperfezione al braccio sinistro, che si è rotto quand'era

(Continua a pagina 3)



Benedetta Besson, Giorgio Thöni, Marcello Varallo, Rolando Thöni: quattro piccole interviste, molte cose interessanti. Un dubbio: sono davvero tutti amici nel clan azzurro?

Una madre, Benedetta Besson.

« Scusi, signora, c'è suo figlio? ».
 « Dove vuole che vada se ha il gesso? ».
 « Povero Carlo. Come sta? ».
 « Non vede l'ora di riprendere a sciare ».
 « E Giuliano? ».
 « È a sciare ».
 « Secondo lei, che possibilità ha Giuliano nell'imminente stagione agonistica? »
 « Molte di più dell'anno scorso. Sono sicura che ci regalerà qualche bella vittoria ».
 « Perché è tanto sicura? ».
 « Non so come dirlo. Lo vedo cambiato, più fiducioso, più se-

“PER UNA MAMMA IL GIGANTE E' MENO RISCHIOSO”

Un padre, Giorgio Thöni.

reno. Gli si legge in faccia che le cose stanno andando bene. Quando qualcosa gli va storto, Giuliano si chiude in se stesso e diventa intrattabile ».
 « Signora, Giuliano ha molti amici nella squadra? ».
 « Uno, uno solo gli è veramente amico: Rolando Thöni ».
 « Come mai uno solo? ».
 « Perché Giuliano è troppo sincero per quell'ambiente, è troppo impulsivo. A volte andrebbe capito meglio. Renderebbe di più ».
 « La discesa è sempre il punto forte di suo figlio? ».
 « Sì, la discesa. Io però spero che sia migliorato anche in gigante. Sa, per una mamma, il gigante è meno rischioso... ».

« Gustavo, signor Thöni, riuscirà a fare poker di Coppa quest'anno? ».
 « La voglia non gli manca ».
 « Allora si è anche preparato in discesa! ».
 « Poco, molto poco ».
 « Ma con l'attuale regolamento come può sperare di rivincere la Coppa se non si è allenato in discesa? ».
 « Beh, non vale la pena arrendersi in partenza. Non le pare? ».
 « Ha qualche tattica particolare? ».
 « Diciamo che sta bene, fisica-

(Continua a pagina 4)

(Continua da pagina 2)

bambino. Gros parte alla maniera di Merckx e s'imbolla per strada come fosse, che so?, un Bitossi o un Motta. Altri piazzamenti: quarto a Kitzbühel in slalom; quinto a Mégève e a Mount Sainte Anne, ottavo ad Anchorage e quarto a Naeba in gigante. Intendiamoci: tutta roba di prestigio, ma che forse ha un po' deluso chi pregustava imprese mirabolanti, da passare alla storia. E adesso? Com'è il Pierino Gros un anno dopo? Negli allenamenti sta andando come un proiettile. Voci d'ambiente mormorano di tempi assolutamente straordinari, specie in slalom. Stavolta il Pierino vuol partire bene e arrivare meglio. Gliel'ha ordinato Cotelli.

D. Sarugia Nevesport 26 novembre 1973

« Mistero » Gros

Pierino Gros non è un «oggetto misterioso» da un punto di vista tecnico. I risultati parlano chiaro. Le due vittorie di inizio della scorsa stagione non sono state «fortunose» ma il frutto di discese in cui il giovanissimo piemontese ha messo in mostra una tecnica sopraffina, da alcuni tecnici giudicata perfino superiore a quella di Gustavo Thoeni. Quello che ha fatto dubitare tecnici e tifosi è stato il prosieguo della stagione con risultati al di sotto delle aspettative che i primi risultati lasciavano sperare. Aspettative che forse erano comunque troppo alte. Nel mese di gennaio, il mese clou per numero e importanza delle gare, i risultati sottotono di Gros sono stati attribuiti ad una prolungata influenza ma dopo il lungo pe-

riodo di pausa della Coppa del Mondo, la tournée nippo-americana poteva (e doveva) essere l'occasione di un rilancio in grande stile. Addirittura era visto anche come un possibile competitore per la classifica generale di Coppa. Qualche episodio sfortunato e malanni fisici l'anno tenuto lontano non solo dalla vittoria ma anche dal podio. All'inizio della stagione mondiale la domanda che tutti i tifosi italiani (ma anche tecnici e giornalisti stranieri) si pongono è se Gros, alla luce dei precedenti, è un nuovo fuoriclasse dello sci mondiale in grado di competere al vertice di Coppa e per le medaglie mondiali o «solo» un ottimo campione che può puntare a qualche vittoria di tappa ma non ai bersagli grossi. «Radio ghiacciaio» lo dà in gran forma. Non resta che aspettare le prime gare della stagione. ■

(Continua da pagina 3)

mente e moralmente ».

« Spera in qualche raddoppio? ».

« Perchè no? ».

« A Wengen per esempio? ».

« Potrebbe succedere ».

« C'è anche Kitzbühel nei piani di Gustavo? ».

« Dipende. Kitzbühel è in programma una settimana prima dei mondiali. Se Gustavo sarà in corsa per la Coppa del Mondo farà la discesa dell'Hahnenkamm ».

Un liberista, Marcello Varallo.

«Allora, Marcello, sei contento?».

«Di che?».

«Del nuovo regolamento di Coppa che favorisce i liberisti ».

«Ma no, per me non è cambiato niente ».

«Cosa vuoi dire?».

«Che è molto più facile che Gustavo riesca a piazzarsi nei primi in discesa libera che io nei primi in gigante e, meno ancora, in slalom ».

«Tenti di dirmi che Gustavo, nonostante tutto, resta favorito?».

«Certamente. È sempre l'uomo da battere in una corsa lunga come la Coppa del Mondo ».

«Quali sono gli altri favoriti?».

« I soliti: Duvillard, Zwilling oltre all'americano Bob Cochran. Poi ci sarà l'uomo nuovo, come sempre ».

«Hai idea di chi possa essere?».

« Impossibile dirlo. Per noi potrebbero essere Rolando Thöni, Franco Bieler o Pierino Gros ».

« E Varallo? ».

« Varallo ha degli obiettivi ben precisi ».

« Quali? ».

«Tutte le discese di Coppa del Mondo oltre alla libera mondiale di Saint Moritz ».

«Che cosa hai fatto per contrastare lo strapotere di Russi e di

Collombin? ».

«Mi sono preparato intensamente, coscienziosamente. Ho fatto un duro lavoro atletico per aumentare la mia potenza. Penso, la mia massa muscolare è aumentata di tre chilogrammi».

« L'eterno secondo, dunque, passa all'attacco? ».

« Puoi dirlo. Io il mio dovere l'ho fatto e continuo a farlo. Speriando che mi assista anche la fortuna. È importante ».

« Come vedi Pierino Gros? ».

« E fortissimo. Il giorno che quel ragazzo si metterà in testa di poter vincere anche in discesa, saranno guai per tutti ».

Un combinatista, Rolando Thöni.

«È vero che sei un playboy?».

«Bugie ».

«La gente però guarda perplessa i tuoi risultati dell'anno scorso!».

«L'anno scorso ho preteso troppo dal mio fisico. Dopo l'operazione al menisco ho voluto recuperare il tempo perso di colpo, troppo in fretta. È stato questo il mio errore di base. Il fisico non mi ha sorretto ».

«Quest'anno è diverso?».

«Ho lavorato molto perché sia diverso ».

Ad Alagna però, alcuni testimoni oculari ti hanno visto disertare sistematicamente il footing. Perché?».

« Perchè c'è un piano preciso di preparazione che non è uguale per tutti. Io ho lavorato molto durante l'estate. Per esempio, ora peso settantaquattro chili, cinque chili in più dell'anno scorso ».

«Non saranno cinque chili di...grasso?».

« No, sono asciutto. Ho potenziato la mia forza muscolare ».

« Qual è il tuo obiettivo per il 1974? ».

« Se la forma e la fortuna mi assisteranno, punto alla Coppa del Mondo. Bada bene che non

ho detto che vincerò. Tenterò di vincerla ».

«In quali specialità?».

« In discesa libera e in slalom, specialità in cui mi sento completamente a mio agio. In gigante vado decisamente meno ».

« Il menisco non ti dà più fastidio? ».

« Assolutamente ».

« Com'è ora il tuo morale? ».

« Alle stelle ».

«In passato sei stato accusato di avere un morale d'argilla. È cambiato qualcosa?».

« Penso di sì. L'esperienza insegna. Credo di essere più maturo, più cosciente delle mie possibili ».

lità».

«Hai molto sofferto lo strapotere di Gustavo?».

«No, perchè?».

« Il fatto di avere, per esempio, lo stesso cognome ».

«No, non è un inconveniente. Solo che io voglio essere io. Certi paragoni, certi raffronti sono fuori luogo ».

«Come passi il tuo tempo libero?».

« Durante la stagione leggo fumetti o ascolto musica, musica pop; durante l'estate invece leggo anche libri impegnativi e studio inglese ».

« Per chi fai il tifo, oltre che per te stesso?».

« Per Rivera e per il Milan ».

« Ti piacciono le macchine sportive? ».

«Sì, molto ».

«Che macchina hai?».

«Un'Alfetta ».

« Hai molti amici? ».

« Sì ».

«Anche nell'ambiente squadra?».

«Dipende da che tipo di amici. Se ti riferisci ad amici veri, ne ho uno: Giuliano Besson ».

SCI E PSICHE - 2

In questa seconda puntata dedicata alla psiche nello sci, diamo la parola al dottor Raymond Abrezol, uno specialista svizzero di sicura fama. Abrezol si è avvalso di una nuova scienza, la sofrologia, fatta conoscere da un collega colombiano: il professor Cayacedo. Nata nell'ambito della medicina psicosomatica, la sofrologia è anche filosofia di vita, un modo di vita: considera le tecniche di rilassamento e i sistemi orientali di allenamento. Etimologicamente significa "studio della tranquillità del cervello" oppure "studio della saggezza". Questo per quanto riguarda il necessario lavoro di gruppo: col singolo si dovrà cominciare con una anamnesi completa.

«Non bisogna dimenticare ha detto il dottor Raymond Abrezol - che l'essere umano, sia o no sciatore, è molto più che un insieme di cellule e di organi meravigliosamente adattati. Oltre al suo corpo possiede una parte impalpabile che è la sua psiche. L'uomo è dunque un'entità formata da due parti, importanti in egual maniera tutte e due, intimamente legate: il corpo e l'anima. L'uno senza l'altra non è nulla, e solo un equilibrio perfetto tra questi due elementi può assicurare l'equilibrio dell'uomo. Nello sci agonistico ci si è interessati fino ad oggi soltanto ad una di queste due parti: il corpo.

ARMONIA DI SQUADRA



L'altra, la psiche, non veniva considerata. È stato un grave errore. Se si vuole migliorare l'attuale livello dello sci, è indispensabile studiare e prendere in seria considerazione e in maniera scientifica la preparazione psicologica dei discesisti, senza tuttavia dimenticare, o anche diminuire, l'intensità del lavoro tecnico ed atletico »>.

Abrezol ha così proseguito: « Questa preparazione si sta rivelando sempre più indispensabile non solo nello sci, ma in tutto lo sport in genere. E una preparazione psicologica rappresenta una necessità che solo la pazienza e la buona volontà dello psicologo possono attuare. Oltre a questa preparazione, io mi sono avvalso di una nuova scienza, messa a punto più di dieci anni or sono da uno psichiatra colombiano, titolare di psichiatria all'università di Barcellona, il professor Cayacedo: la sofrolo-

gia. È nata nell'ambito della medicina psicosomatica e ne fa parte integrante, pur superandone in un certo senso i confini dal momento che è anche una filosofia della vita e di un modo di vita. La sofrologia considera le tecniche di rilassamento, i sistemi orientali di allenamento, quali lo yoga e lo zen; si occupa dello studio di tutti i mutamenti dello stato di coscienza dell'uomo, qualunque ne sia la causa originaria, e delle possibilità di tali mutamenti nelle applicazioni terapeutiche. Tali stati di coscienza hanno una radice psicosomatica comune. Etimologicamente la parola sofrologia deriva dal greco e significa studio della tranquillità del cervello (sos, frenos, logos) o studio della saggezza. Nel primo significato corrisponde alla definizione suddetta vera e propria, mentre nel secondo caso traspare l'idea di filoso-

(Continua a pagina 6)

ARMONIA DI SQUADRA

(Continua da pagina 5)

fia, di modo di vita, di concezioni delle relazioni

umane ».

Il problema dell'omogeneità e della coesione interna

Abrezol ha poi voluto porre in evidenza la necessità del buon contatto umano e amichevole degli atleti: « Lo psicologo deve accettare l'atleta nella sua realtà, senza mostrare di stupirsi delle sue manifestazioni e senza far sentire le remore di un giudizio. Tutto questo non è di facile attuazione e implica da parte dello psicologo un controllo permanente su se stesso dato che, essendo in atto un transfert su di lui da parte dell'atleta, si configura come un modello di comportamento ». Il concetto di squadra traspare dalle sue parole. Se ben adattato, si riesce a formare una seconda famiglia, nella quale l'atleta non recita certamente il ruolo del disadattato:

«Uno dei fini primari da raggiungere in una squadra sciistica, dove il ruolo individuale assume ancora un aspetto preponderante, è quello concernente l'intesa tra gli atleti e tra tutti i componenti del gruppo, ivi compreso il presidente della Federazione ». Questa armonia è stata per diversi anni uno dei cardini del successo delle squadre austriache e francesi. Roessner, per esempio, comprese subito a fondo la necessità di trasformare la sua squadra in un gruppo omogeneo, potente sul piano collettivo, oltre che nei singoli, ove ciascuno, pur battendosi a fondo nella ricerca del successo personale, fosse perfettamente integrato nel gruppo in modo che ogni vittoria fosse una vittoria di squadra e di scuola. In tale prospettiva, il tecnico austriaco fu sempre un acerrimo avversario delle gare di selezione all'interno della squadra, reputando che le rivalità che potevano derivarne si sarebbero potute rivelare nocive alla buona intesa dell'équipe stessa. Il problema della omogeneità e della coesione interna si presentò anche a Bonnet. Prese in mano una squadra dilaniata

da rivalità, che riuscì però a mettere su una via più proficua, nonostante l'ostilità di alcuni anziani campioni che mal sopportavano i nuovi sistemi di preparazione, e a portarli ai successi di Innsbruck, Portillo e Grenoble.

Il generoso Arpin offre i suoi sci al grande Killy

A tal proposito, è bene ricordare un fatto significativo avvenuto nel 1966 a Wengen, durante il concorso del Lauberhorn (in quell'inverno le gare rivestivano particolare importanza, dato che si dovevano vagliare i valori che da lì a poco avrebbero preso posto nelle varie formazioni per i campionati del mondo in programma a Portillo). Alla fine della prima manche Killy si trovò, senza aver commesso errori che giustificassero un tale distacco, al sedicesimo posto in classifica, a ben sei secondi dal primo. Michel Arpin, grande slalomista, in lizza pure lui per un posto in squadra ai mondiali cileni, ben intende, al pari di Killy e di Bonnet, la ragione di tale disfatta: si toglie gli sci e li offre al compagno che li sostituisce con i propri, inadatti a quella neve e a quel pendio. Il generoso gesto del compagno infonde nuove energie al campione di Val d'Isère che si scatena, vincendo la seconda prova e conquistando il quinto posto in classifica finale. «La squadra deve formare un blocco unico - dice ancora il dottor Abrezol - deve lottare insieme, uno per tutti e tutti per uno, per ottenere una vittoria che deve essere non solo il risultato di un exploit individuale, ma il successo del gruppo. Ogni sciatore deve gioire della vittoria del compagno: se dovesse verificarsi la cosa contraria, bisogna cercare di capire il perché. La gelosia non deve affiorare, ma tutti devono compiere ogni sforzo possibile per vincere. E in caso di disfatta, lo sciatore deve essere consolato dagli altri, in modo che il morale sia sempre alto. Nel caso in cui dovessero capitare degli incidenti che comportano il ricovero ospedaliero, il corridore sfortunato deve sentire che la squadra si trova in condizioni di inferiorità, mentre i suoi compa-

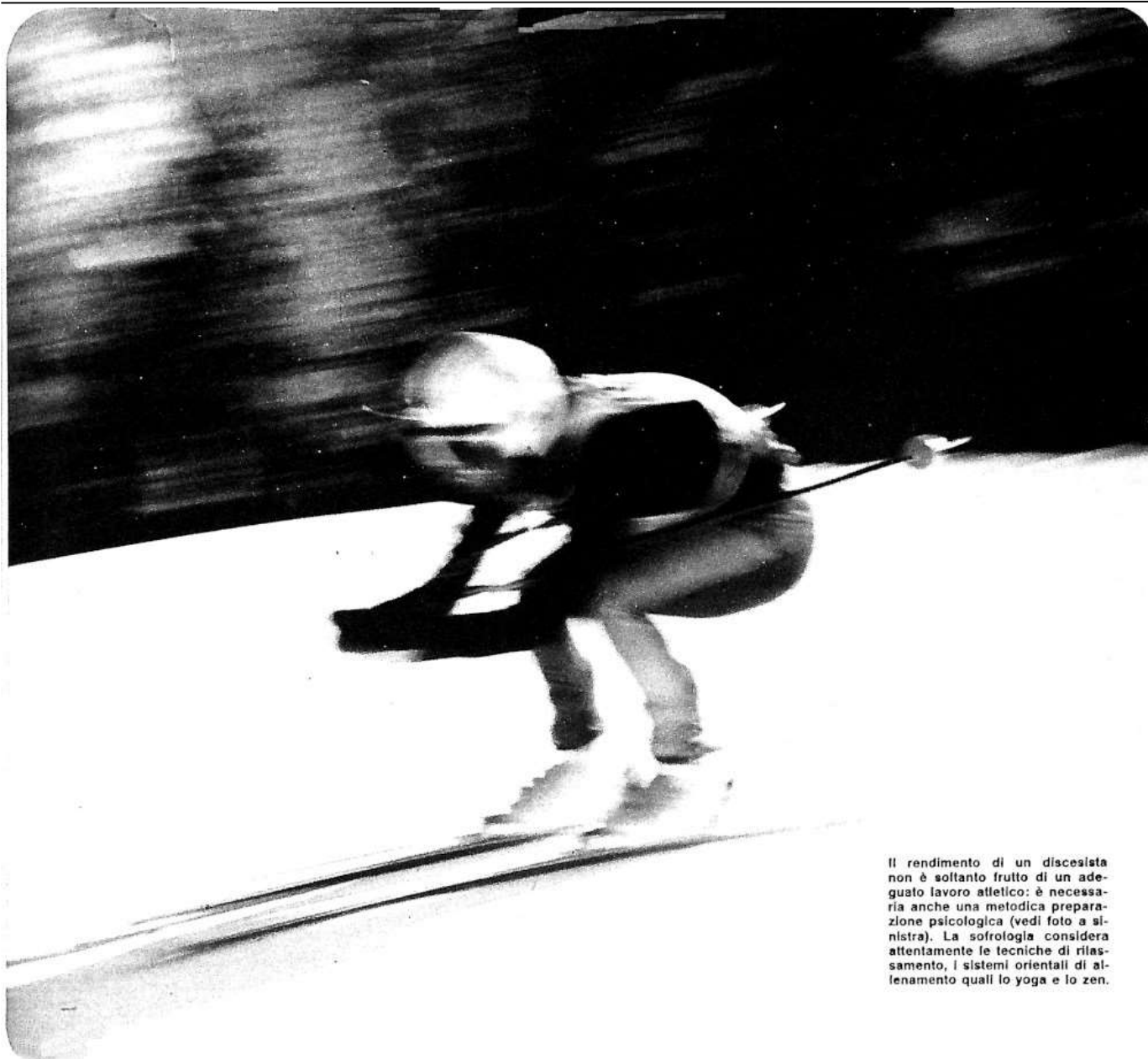
gni hanno l'obbligo morale di rendergli visita ogniquale volta è possibile. Altre volte il responsabile psicologico della squadra deve intervenire presso la stampa affinché non insista su posizioni negative nei confronti di un atleta ».

Fin qui, è stato chiarito il lavoro necessario nell'ambito del gruppo, mentre ora passiamo ad esaminare quello riguardante il singolo. « In questa dialettica tra gruppo e singolo - continua Abrezol si inserisce lo studio psicologico e il comportamento individuale. Lo studio di ogni atleta comincia con una anamnesi completa, tanto sul piano psicologico che fisico, in modo da avere una vera e propria radiografia del soggetto in esame. L'atleta deve confidarsi con lo psicologo e renderlo edotto, se necessario, dei suoi problemi personali. Vengono in tal modo effettuati alcuni test psicologici al fine di individuare quale sia la tecnica più idonea di rilassamento da adattare a ciascuno e, in caso di refrattarietà, si deve rinunciare alla preparazione psicologica ». Niente di nuovo: più interessante è invece parlare di rilassamento dinamico del training autogeno, di tecniche concentrative e del più noto hatha yoga o yoga del corpo.

Concentrazione e meditazione

La parola spetta ad Abrezol: « Il rilassamento dinamico è una tecnica messa a punto dal professor Cayacedo, dopo lunghi studi condotti presso i monaci del Tibet. Questi monaci utilizzano da secoli certe tecniche al fine di modificare il loro stato di coscienza, ma è pressoché impossibile trasferirle pari pari nel mondo occidentale, tanto diverso per cultura e costume. Tuttavia Cayacedo riuscì a rielaborare queste tecniche adattandole alla nostra psiche. Io stesso le ho introdotte nell'ambito dello sci, con lo scopo di accrescere la combattività, la concentrazione e di sopprimere il fattore paura. Il rilassamento dinamico consiste in una serie di esercizi di tensione muscolare e di esercizi respirato-

(Continua a pagina 7)



Il rendimento di un discesista non è soltanto frutto di un adeguato lavoro atletico: è necessaria anche una metodica preparazione psicologica (vedi foto a sinistra). La sofrologia considera attentamente le tecniche di rilassamento, i sistemi orientali di allenamento quali lo yoga e lo zen.

(Continua da pagina 6)

ri che provocano una iperventilazione dell'organismo, per cui si verifica un iperossigenazione e un sensibile aumento dell'energia fisica. Fra questi esercizi intercalo una fase di recupero fisico accompagnata da esercizi psichici in funzione dello sci. La preparazione è lunga, richiede costanza da parte degli atleti, ma alla fine i risultati sono più che soddisfacenti, essendo stata constatata un'energia fisica e psichica maggiore, un miglior equilibrio, più concentrazione, una migliore sopportazione della fatica e un incremento della combattività. Questi esercizi devono essere ripetuti quotidianamente, alcuni perfino qualche istante prima della gara. A poco a poco si modifica la propria coscienza: si comincia con la concentratio-

ne, poi con la meditazione ed infine si arriva alla contemplazione. Interessanti sono gli esercizi di recupero eseguiti sempre nella medesima posizione di occhi chiusi e gambe leggermente divaricate. In tale stato, l'atleta deve proiettarsi con l'immaginazione su una pista di sci correggendo i propri errori ».

Il controllo dell'organismo

« Ad ogni fase di recupero - conclude Abrezol - l'immagine è più precisa, fino a che la discesa risulta perfetta. Quindi l'atleta si vede liberato dalla paura, acquista fiducia nei propri mezzi e migliora la propria combattività. La seduta deve essere conclusa con alcuni minuti destinati al training autogeno. Lo yoga è stato inserito da ultimo in questo contesto di tecniche psicosomatiche,

perché solo dopo aver assimilato gli esercizi precedenti è possibile un giusto collocamento una perfetta comprensione di questa pratica ». Ora non si creda che si voglia trasformare gli atleti in fautori dello yoga; si tratta semplicemente di impiegare alcuni mezzi dinamizzanti che favoriscono l'ammorbidimento e il controllo dell'organismo. La scelta degli esercizi, illustrati in qualsiasi manuale di yoga, è fatta in modo da incidere soprattutto sulla colonna vertebrale e sulla muscolatura del dorso e dell'addome, al fine di migliorare la respirazione, di cui è stata sottolineata la primordiale importanza, e di migliorare la funzione degli organi addominali.

A.Costa - Nevesport 26 novembre 1973

CHIEDETELO ALLA ROSSIGNOL

KILLY: così va il professionismo

O. D. N. Milano. Quest'anno lo sci professionistico si è arricchito di nuova linfa; se non sono male informato, due squadre europee sono partite per l'America dove lo sci professionistico occupa un ruolo di primo piano. So anche che il favoloso Killy, dopo aver ripreso con successo a sciare tra i professionisti, ha nuovamente lasciato l'attività. Vorrei sapere da Jean-Claude Killy stesso, se è possibile, i motivi di questo suo forfait e la differenza che esiste tra lo sci dilettantistico e lo sci professionistico.

Risponde Jean-Claude Killy - Nel - lo sci dilettantistico, la Federazione Internazionale (Fis) gestisce e controlla tutte le gare che si disputano nei quarantasei Paesi in cui lo sci viene praticato. La Fis omologa le piste sulle quali queste prove vengono disputate, organizza le competizioni e definisce lo statuto degli atleti dilettanti. La Fis ha perciò il potere di qualificare o no un atleta. Gli atleti non possono mai partecipare alla gestione delle piste. L'International Ski Racers Association invece raggruppa tutti gli atleti professionisti di oltre dodici Nazioni. Gli atleti votano per scegliere un Comitato direttivo di sei membri, la cui funzione è quella di definire lo Statuto del corridore professionista e di creare o modificare (a seconda dei casi) il regolamento interno. Il Comitato ingaggia un manager che rappresenti l'associazione. Lo sci professionistico dunque, così come organizzato in America, è gestito dagli stessi atleti. Il ruolo del manager può essere definito in cinque punti: 1) ha il compito di cercare una quindicina di stazioni interessate all'organizzazione di due gare nel corso di un week-end; 2) ha il compito di trovare mezzi finanziari, cioè un patrocinatore che pagherà, per diritti di pubblicità nel corso della manifestazione, una

somma che oscilla tra i trenta ed i cinquantamila dollari (diciotto-trenta milioni di lire); 3) ha il compito di ingaggiare un direttore che sarà responsabile, nel corso della stagione, dell'organizzazione materiale della corsa nei confronti del personale delle varie stazioni; 4) deve mantenere le cosiddette pubbliche relazioni con la stampa, la radio, la televisione allo scopo di ottenere una «copertura pubblicitaria» della maggior risonanza possibile; 5) il suo pagamento avviene in base ad una percentuale degli incassi. Questo vuol dire che il professionismo è un lavoro di «squadra» in cui tutti operano nell'interesse comune. Le gare professionistiche si svolgono durante i week-end e, in una giornata, nello spazio di qualche ora, si arrivano a disputare dieci manches di slalom speciale o di slalom gigante della durata di venticinque-quarantacinque secondi ognuna. Le tre principali qualità dello sciatore professionista sono dunque la resistenza fisica, l'aggressività e la regolarità di rendimento. Il cronometraggio in questo modo è diverso perchè non si registra più il tempo di una manche ma semplicemente lo scarto che separa dall'arrivo i due atleti. Questi scarti sono qualche volta di un solo millesimo di secondo. Io stesso sono stato eliminato da Spider Sabiche a Mont-Snow per tre millesimi di secondo. In più, su un tracciato con una pendenza non troppo forte, la pista viene migliorata per lo spettacolo con la creazione di tre piccoli trampolini artificiali (sessantacentosessanta centimetri d'altezza). Essi vengono posti all'entrata di una porta, in piena curva. Molte volte la maniera in cui vengono affrontati questi trampolini decide la sorte della corsa. Si tratta insomma di uno sci istintivo, d'anticipo. L'austriaco Steufer, che è professionista da più di tre anni, è stato il mio più

difficile avversario in quanto egli ha perfettamente assimilato l'automatismo di questo genere di gare. Tra i dilettanti, Karl Schranz lo batteva facilmente sui percorsi classici dello slalom speciale. Tra i «pro», Schranz farà fatica ad imporsi. Quanto all'americano Palmer, non è ancora riuscito ad assimilare questa nuova maniera di sciare. Eppure tra i dilettanti, egli era uno dei migliori slalomisti del mondo. Passato professionista, ha avuto una prima esperienza deludente. Circa l'avvenire dello sci professionistico io penso che il suo futuro sia assicurato. Dico questo perchè so che il totale dei premi che verranno messi in palio nel corso della prossima stagione è già stato depositato. Non solo: è aumentato del 50 per cento. Il vincitore guadagnerà certamente più di centomila dollari (sessanta milioni di lire). Inoltre l'industria dello sci s'interessa ogni giorno di più di queste gare, le quali permettono uno sfruttamento diretto della pubblicità in quanto le gare sono trasmesse regolarmente sia su reti televisive a carattere locale che a carattere nazionale. Per concludere, lo sci professionistico negli Stati Uniti si rivolge innanzitutto al pubblico. Il concetto delle corse è molto attraente perchè, con l'avvento dello slalom parallelo, si tratta ogni volta di un match tra uomo e uomo ed il pubblico può capire facilmente quanto accade sulla pista. Nello sci dilettantistico, l'atleta corre solo contro l'orologio: è per questo difficile, che un normale spettatore possa apprezzare le qualità dell'atleta. I motivi del mio forfait sono di salute. Presto dovrò subire un nuovo intervento chirurgico, il che non mi avrebbe permesso di continuare con successo l'attività.

Dossier

Turismo e crisi energetica

SALVIAMO IL TURISMO!

C'era da aspettarselo: la crisi del petrolio ha coinvolto lo sci, il turismo, l'industria. Il ricatto del mondo arabo, fortunato depositario di un bene che abbisogna all'umanità tutta, è sempre più pesante e pressante. A pagare più di tutti le spese di un assurdo conflitto che le superpotenze davvero avessero voluto - avrebbero potuto e potrebbero evitare, alla resa dei conti è il mondo occidentale. Questa è la realtà. Una realtà che oggi impone dei sacrifici, delle restrizioni. Ciò premesso, è chiaro che non criticiamo il Governo per averci imposto un'austerità necessaria; lo criticiamo per i sistemi con cui ce l'ha imposta e che, a nostro modesto avviso, se da una parte raggiungono l'obiettivo del risparmio d'energia, dall'altro mettono in gravissima difficoltà molti settori dell'economia nazionale: dal turismo all'industria dell'automobile e tanto per restare nella nostra materia all'industria dello sci che non è poi da sottovalutare troppo.

In questi giorni si parla tanto di « clima di dopoguerra ». Ci domandiamo perché i nostri governanti non hanno pensato ai «rimedi del dopo-guerra ». Noi non siamo troppo vecchi, ma ricordiamo benissimo l'epoca in cui in Italia mancava il pane. I governanti di allora non chiesero agli italiani di digiunare un giorno alla settimana ; «tesserarono» ipso facto il pane. Ogni italiano poteva disporre di tot chilogrammi di pane al mese e ognuno si regolava di conseguenza. Perché, data la crisi attuale, non è stato considerato il tesseramento della benzina? Una soluzione in tal senso sarebbe stata molto più razionale e assai



Secondo i tecnici, i più colpiti dalla crisi del petrolio saranno i gestori degli impianti di risalita. Dovessero realmente avverarsi queste catastrofiche previsioni, l'apparato economico che ruota intorno allo sci rischierebbe di essere soffocato con gravi danni per moltissimi lavoratori.

meno dannosa per il turismo (prima fonte di ricchezza nazionale) e quindi per le industrie dell'automobile e dello sci. Sarebbe bastato creare delle categorie ben precise: a) lavoratori ed impiegati per i quali l'uso del mezzo privato non è strettamente necessario, « X » litri al mese (in base alla cilindrata); b) rappresentanti e piazzisti, « Y » litri al mese (in base alla cilindrata); c) professionisti, idem. In questo modo, in un Paese di individualisti e di «egoisti» come il nostro, ognuno si sarebbe sentito nell'obbligo di risparmiare al massimo durante la settimana per non far fuori « la benzina per

il week-end », per il tempo libero. Invece no. Il Governo ci impone il digiuno settimanale; ci mette in castigo come i bambini; ci obbliga a restare a casa dopo una settimana di lavoro; ci toglie la possibilità di andare a cercare la disintossicazione in montagna o al mare alla domenica.

Quali le conseguenze?

Non meravigliamoci se ad una domenica relativamente tranquilla di pace, seguiranno giornate infernali. Perché nonostante le restrizioni attuali, la gente continuerà purtroppo ad andare a lavorare con la propria auto-

(Continua a pagina 10)

SALVIAMO IL TURISMO!

(Continua da pagina 9)

vettura quando invece sarebbe molto più comodo ed economico usare i mezzi pubblici. Tanto, non è scritto da nessuna parte che durante la settimana uno non possa comprare più di tot litri di benzina. Con il tesseramento, invece, il Governo, pur senza togliere alcuna libertà, avrebbe posto ogni cittadino di fronte a precise responsabilità. Ognuno avrebbe dovuto fare delle scelte nell'amministrare la benzina a sua disposizione: o andare a lavorare in macchina (sistema assai antieconomico) o concedersi come abitualmente il week-end.

In difficoltà anche l'industria dell'auto

Non c'è alcun dubbio che la maggioranza degli italiani avrebbe scelto liberamente il week-end. Si sarebbe risolto così, in piena crisi petrolifera, il problema del traffico cittadino. Un problema che, invece, continuerà a farsi sentire. Non solo: i risparmi in questo modo sarebbero molto più sensibili di quanto gli stessi governanti si attendono con il blocco delle macchine alla domenica. Inoltre, il turismo, le industrie dell'automobile e dello sci (ma non solo quelle) non sarebbero minacciate da una crisi che rischia di strangolare tutta l'economia italiana. Si dirà: ma l'Italia non è l'unico Paese ad aver adottato il blocco e turismo insieme. Chi lo ha scoperto sa quanto bene esso faccia alla salute. E il mi-

glior disintossicante, soprattutto d'inverno, per l'uomo moderno. Lo sciatore quindi non deve « restare al palo », come scrivono allegramente alcuni. Farebbe male in primo luogo a se stesso, poi all'intera economia nazionale. Sarebbe un grosso delitto. Le prime notizie allarmistiche, dopo i noti provvedimenti, non si sono fatte attendere. Provengono da tutte le valli d'Italia. Gli operatori del settore parlano già di danni per centinaia di miliardi e di conseguenze catastrofiche sull'occupazione di qualche centinaia di migliaia di « lavoratori stagionali » come camerieri, baristi, addetti agli impianti di risalita, maestri di sci eccetera. Sono notizie dettate dallo sconforto del momento ma che potrebbero avverarsi se non ci si organizza di conseguenza. Come?

Gli automobilisti incalliti

Atto primo: rivalutare il turismo collettivo facendo risorgere gli sci club, numerosissimi dall'immediato dopoguerra fino a cinque-dieci anni fa. Gli sci club sono passati di moda con il boom della motorizzazione. Ora che la macchina è resa inutilizzabile alla domenica, la funzione sociale degli sci club torna ad essere determinante per i week-end sciistici dei lavoratori. Atto secondo: intensificare i servizi di pullman di linea tra i grossi centri cittadini e le località sciistiche; istituire un maggior numero di « treni della neve » per tutte quelle località raggiungibili a mezzo ferrovia. Atto terzo: creare nelle sta-

zioni interessate servizi pubblici di collegamento tra i centri cittadini e gli impianti di risalita. Atto quarto: pretendere dal Governo la distribuzione delle vacanze nell'intero arco dell'anno. Ogni cittadino, se lo desidera, deve poter usufruire almeno di una settimana di ferie durante la stagione sciistica, in modo da consentire agli operatori turistici duramente colpiti dal terremoto del petrolio di invitare la loro clientela a ridurre i week-end ma ad incrementare le « settimane bianche ». Ci saranno poi in ogni caso gli « automobilisti incalliti » i quali, onorando il vecchio adagio fatta la legge, trovato l'inganno », continueranno a fare tranquillamente i loro week-end in montagna posticipando pericolosamente (magari dopo essere usciti da un dancing) l'ora del rientro. Infine i turisti della domenica, quelli cioè che non possono permettersi il lusso di un intero week-end fuori casa, sposteranno in gran parte la loro gita al sabato, giorno di riposo per moltissime categorie di lavoratori. Con l'attuale regime di austerità, né i turisti della domenica (ora, del sabato) né gli « automobilisti incalliti » (in Italia ce ne sono tanti) contribuiranno all'esito dell'obiettivo che le esigenze ci impongono. Con il tesseramento, al contrario, saremmo tutti portati ad affrontare responsabilmente il difficile momento che attraversa il nostro Paese.

Lucio Zampino - Nevesport 26 novembre 1973

Quello che gli italiani scoprirono il 2 dicembre 1973 fu un nuovo termine inglese: la cosiddetta Austerità. Quel giorno fu infatti disposto (tra gli altri divieti) l'obbligo di non circolazione nei giorni festivi dei mezzi privati motorizzati. Un periodo durante il quale diversi governi occidentali dovettero varare, in fretta e furia, provvedimenti per limitare i consumi energetici a causa di sopravvenute difficoltà di approvvigionamento petrolifero. A motivare lo stop alle forniture di greggio erano stati alcuni fattori politico-economici di caratura internazionale. La parola Austerità venne larga-

mente usata, anche se impropriamente, dai quotidiani che titolarono sull'argomento a caratteri cubitali per molti mesi (vedi pagina seguente). L'austerità imposta in tutta Europa ai consumi voluttuari di carburante, che soddisfano cioè esigenze secondarie, non vitali, ebbe importanti ripercussioni negative sulla principale attività che si svolge tradizionalmente nei giorni di riposo dal lavoro: il turismo e attività connesse. Per motivi di stagionalità il primo ad essere colpito fu il turismo invernale e la pratica degli sport invernali, sia nell'aspetto ludico-motorio che in quello

agonistico. I contraccolpi dell'austerità sul turismo invernale furono attentamente monitorati dalle riviste di settore e dai quotidiani. Ne risulta un ampio spettro di problemi e variabilità di impatto economico nelle diverse componenti (impianti di risalita, alberghi, ristoranti e negozi), così come siano state proposte e intraprese diverse iniziative per sopprimere al divieto di spostamenti con mezzi privati. Il turismo invernale in quella occasione fu sottoposto ad uno « stress-test » che influenzò positivamente lo sviluppo futuro sul piano organizzativo. ■

Domani il governo definisce le misure d'emergenza

Austerità, una difficile prova per l'economia e la società

Crisi del petrolio e nostra situazione economica

Per il blocco della domenica

Rumor e ministri riuniti Discutono queste misure

ESENZIONI MOLTE DOMANDE

BENZINA

+15 LIRE AL LITRO; NIENTE
AUTO LA DOMENICA;
LIMITE DI VELOCITÀ

GASOLIO

+17 LIRE AL LITRO; RISCAL-
DAMENTO RIDOTTO;
CONSEGNE RAZIONATE

ELETTRICITÀ

NIENTE INSEGNE LUMINOSE;
MENO LUCE IN GRANDI CITTÀ
ORE 22,30 CHIUSI TV E CINE

Ospedali al freddo, scuole chiuse

Il "codice,, del governo per risparmiare energia

Quante feste senz'auto?

Sceicchi e speculatori ci costringono all'austerità

I provvedimenti restrittivi nei vari Paesi dell'Europa

1° dicembre, è incominciata l'austerità

Dalle 12 distributori chiusi

Fare le compere entro le 19

Per mezzanotte tutti a casa

GERMANIA

Niente auto alla domenica - Par-
tite di calcio anticipate a sabato

A giorni i provvedimenti per il
petrolio. Una misura è certa:

BENZINA a 200 lire

Il gasolio forse da 33 a 50 lire al litro

Aumenti di prezzo e razionamenti

Non si trova il gasolio Case al freddo



Come sono state accolte dagli interessati le disposizioni anticongiunturali emanate dal Governo? Abbiamo interpellato in proposito quattro personaggi-campione: un proprietario di impianti di risalita, Gianvittorio Fossati Bellani; un direttore sportivo, Roberto Zazzi; un costruttore di sci, Emilio Freyre; un dirigente della Federsci, Enrico Demetz.

QUATTRO AUTOREVOLI PARERI



**GIANVITTORIO
FOSSATI BELLANI**

“È una situazione grave che può essere risolta in parte solo con il costante incremento delle settimane bianche”.



**ROBERTO
ZAZZI**

“La crisi del petrolio condiziona i gestori degli impianti di risalita in misura maggiore che gli albergatori”.



**EMILIO
FREYRE**

“Le conseguenze del blocco della domenica saranno catastrofiche per il turismo e per tutta l'economia nazionale.”



**ENRICO
DEMETZ**

“È questa una crisi che si farà sentire soprattutto in quei centri imposti turisticamente sul week-end sciistico”.

GIANVITTORIO FOSSATI BELLANI (presidente della Società Funivie di Madonna di Campiglio). «Questo colpo ce lo aspettavamo. Abbiamo perciò preparato alcuni piani di emergenza; altri li stiamo studiando. Cerchiamo insomma di arginare, nel miglior modo possibile, il calo che la crisi attuale dovrebbe far registrare. La cosa più importante è informare l'utente sui mezzi pubblici più rapidi di accesso alla località e sugli orari. Speriamo inoltre di poter istituire dei servizi speciali di pullman da tutti i grossi centri vicini. Certo i problemi che dobbiamo affrontare non sono pochi.

Per esempio: come portare dalle loro case al posto di lavoro i vari lavoratori addetti agli impianti di risalita e alla manutenzione delle piste; come risolvere il problema dei soccorsi in caso di due incidenti a breve distanza l'uno dall'altro e ad ambulanza già occupata; come mantenersi entro i limiti massimi di consumo d'energia elettrica (forse saremo costretti a fermare qualche impianto). Si tratta di vedere infine come reagirà il pubblico. Ora la cosa più importante è chiedere ai governanti la regolamentazione delle vacanze invernali. Per recuperare le perdite della domenica

è necessario lavorare di più durante la settimana. Per questo intensificheremo la campagna in favore delle "settimane bianche" che, tutto sommato, possono risolvere in gran parte anche il problema del caos delle ferie d'agosto».

EMILIO FREYRE (titolare della ditta Freyre). «Le conseguenze del blocco della domenica non possono non essere catastrofiche. Si pensi che i lavoratori dell'industria del turismo invernale (esclusi quelli impiegati nelle fabbriche del settore) sono di

(Continua a pagina 13)

(Continua da pagina 12)

gran lunga più numerosi rispetto a tutto il complesso Fiat. Immaginate che cosa sarebbe accaduto se il Governo, con un tratto di penna, avesse di colpo abolito due giorni lavorativi alla Fiat? I sindacati avrebbero fatto il finimondo. Ai lavoratori del turismo invece nessuno ci pensa. Anzi si fa su dell'ironia gratuita e del tutto fuori luogo, vista la drammaticità della situazione. Invece constatiamo che tutti si preoccupano per il calcio. Si usano due pesi e due misure. Pazzesco. Un rimedio? Potrebbe esserlo la tanto sospirata risoluzione governativa per l'istituzione delle vacanze invernali per tutti (almeno una settimana) e la messa in funzione di servizi pubblici davvero efficienti».

ENRICO DEMETZ (vice presidente della Federsci ed esperto di problemi turistici della Val Gardena). «È un duro colpo per il turi-

smo quello della crisi petrolifera. Fortunatamente la Valgardena non si è mai basata molto sui week-end: da noi la gente ha preso l'abitudine di venire a trascorrere una settimana. Così, più o meno, in tutto l'Alto Adige. Io, per esempio, non credo che in Alto Adige ci saranno danni per trentacinque miliardi. La nostra non è zona di week-end, causa la lontananza dalle grandi città. Dovremmo comunque registrare in linea di massima un aumento del numero delle settimane bianche. La cosa è più difficile per quelle località che basavano le loro risorse quasi esclusivamente sul turismo di fine settimana. Ora dovranno cambiare sistema proponendo ed incrementando, anche loro, le "settimane bianche».

ROBERTO ZAZZI (direttore sportivo di Bormio). «La crisi del petrolio colpirà i gestori degli impianti di risalita in misura di gran lunga superiore rispetto ai danni che

subiranno gli albergatori. Il perché è presto detto. Fino ad ora il ritorno domenicale in città, da Bormio, avveniva nelle seguenti proporzioni: il 60 per cento lasciava la nostra località prima delle 16: il restante 40 per cento lasciava Bormio dopo le 18. Coloro che non vorranno cambiare abitudine (e ce ne sono tanti) saranno costretti a partire almeno dopo la mezzanotte avvantaggiando quantomeno meno di un pasto in più gli albergatori e ristoranti. Naturalmente si prevede un calo nella massa di utenti di fine settimana, un calo che noi avevamo già registrato a causa delle condizioni, non ancora ideali, di un tratto di strada tra Lecco e Colico. Per questo avevamo già intensificato la campagna per le "settimane bianche". Ora l'intensificheremo ancora. Ma perché questa azione possa avere esito il Governo deve decretare l'istituzione delle ferie invernali».

Nevesport 26 novembre 1973

SENZA LE AUTO LO SPORT DIVENTA DIFFICILE

La crisi dello sci è la più grave

Nessun problema per i concorsi internazionali - Guai grossi per le centinaia di prove organizzate ogni domenica - Le osservazioni dell'avv. Coen, vicepresidente della Federazione sport invernali - L'esame gara per gara

Lo sci affronta un momento molto difficile. In montagna non c'è neve e, del resto, quando arriverà sarà un problema serio raggiungere le diverse località che il blocco della circolazione festiva rende improvvisamente lontane se non irraggiungibili. Lo sci è lo sport di massa più praticato in Italia. Da noi si nuota poco quando si va al mare, né si cammina nelle vacanze estive in campagna o in montagna, ma d'inverno tutto cambia: la statistica parla di sessanta per cento di sciatori sul totale dei residenti in condomini e alberghi, e dell'ottanta fra i «domenicali». E' una massa che mal contata supera senz'altro i due milioni di individui e che ovviamente ha la maggiore incidenza nelle zone del Nord Italia e dell'Appennino abruzzese. Fra tanti, il nucleo degli agonisti veri e propri è abbastanza limitato, ma comprendendo le diverse

specialità, le categorie molteplici, le prove a livello societario, la cifra da centinaia sale a migliaia, parecchie migliaia anzi, se si considera la partecipazione di parenti e amici per i più giovani, di allenatori, tecnici, ufficiali di gara, cronometristi per tutti. E' una prova difficile per lo sci che a livello medio e basso organizza sul territorio italiano non meno di cinquanta gare per domenica con punte fino a cento nel weekend di fine febbraio e marzo. Gran parte degli spostamenti avvengono dalla città verso le località montane, tutte più o meno servite da mezzi pubblici, ma un minor numero, non trascurabile però, riguarda i valligiani che vanno da una stazione all'altra e non hanno la possibilità di servirsi di automezzi di linea o di treni per raggiungere in giornata la località di destinazione, provare la pista e allinearsi in gara. Per

questi ultimi si studiano esenzioni di carattere collettivo — già decisa la concessione dei permessi ai pulmini degli sci club — mentre gli altri si organizzano nel miglior modo possibile. Il vicepresidente della Federazione italiana sport invernali, avvocato Coen, interpellato a botta calda al momento dell'annuncio del provvedimento, aveva dichiarato: «Per noi i problemi sono parecchi, ma non credo che dovremo affrontare una stagione deficitaria. Certo ci saranno difficoltà da superare per molti, superiori rispetto a quelle che toccheranno ai praticanti di altri sport, ma nulla di insormontabile. Potremo verificare chi è veramente appassionato e chi affronta le gare di sci soltanto per snobismo. Abbiamo fatto per anni trasferte in pullman e treni e ci siamo divertiti. Ci possono riprovare i giova-

(Continua a pagina 14)

ni di oggi e magari scopriranno di aver sbagliato fino ad ora ». La posizione del dirigente federale è senz'altro la più giusta in un momento in cui l'allarmismo si spreca, ma è indiscutibile che nel bilancio delle gare sarà indispensabile prevedere una certa contrazione almeno nel numero dei partecipanti. E' logico supporre che una buona percentuale dei veri dilettanti che danno vita alla maggior parte delle gare minori e segnatamente quelli che si classificano dal cinquanta al cento, preferirà la sciata con gli amici piuttosto che un disagiata trasferimento. Gli altri, con un notevole incremento di spesa, raggiungeranno la località interessata con un giorno d'anticipo prolungando il soggiorno fino al lunedì mattina. Gare internazionali — Il ciclo di prove di Coppa del Mondo e Coppa Europa prevede una serie di concorsi di lunga durata e quasi mai coincidenti per i trasferimenti con la domenica. In questo primo mese di dicembre le gare si disputano in Val d'Isère dal mercoledì alla domenica (dal 5 al 9), poi in Val

Gardena il venerdì successivo, e a Madonna di Campiglio domenica 16 e lunedì 17, e infine sabato 22 a Dachstein in Austria. Qualche difficoltà si potrebbe avere per la prova di Coppa Europa in programma a Sauze d'Oulx in questa ultima settimana prima di Natale, ma gli organizzatori hanno già previsto una serie di autopullman con partenza da Torino. Gli spettatori verranno anche accompagnati da ex atleti e tecnici sui percorsi di gara, e potranno meglio comprendere le fasi della competizione.

Gare nazionali — Il calendario della Coppa Italia gode praticamente dei medesimi vantaggi dei concorsi internazionali. Si gareggia quasi sempre in prove doppie (sabato e domenica) e i trasferimenti saranno limitati ai giorni feriali. La partecipazione a queste prove sarà pure facilitata dall'appartenenza della maggior parte degli atleti alle squadre dei corpi militari.

Gare zonali — qui sono guai grossi poiché gli atleti seniores sono da anni abituati a muoversi con mezzi propri riducendo tempi e

spese. Dovranno cambiare abitudini e a volte ciò potrebbe non bastare. Per questo dovranno intervenire i comitati per modificare calendari che già alla loro prima stesura, senza le complicazioni del divieto di circolazione, erano piuttosto illogici. In molti casi si potrà anticipare la gara al sabato.

Gare giovanili — I ragazzi debbono obbligatoriamente gareggiare alla domenica, bloccati come sono dalla scuola al sabato, e non possono rientrare a tarda ora la domenica o nella prima mattinata del lunedì per non compromettere il rendimento nello studio. Molto potranno fare gli sci club, e là dove le diverse società non arrivino, potranno intervenire gli organizzatori con trasporti collettivizzati.

Gare di fondo — Sono assai più numerose di quanto non si creda e si svolgono in località di non facile accesso, con partenza nella prima mattinata. Senza l'auto sarà praticamente impossibile gareggiare se non si è sul posto fin dal sabato sera.

Giorgio Viglino La Stampa 28 novembre 1973

il Punto

Le opinioni di tre importanti dirigenti di stazioni invernali e di un industriale riprese da Nesport e quelle di altri operatori turistici di tutto l'arco alpino mettono chiaramente in evidenza il difficile momento che sta attraversando il turismo invernale. Un settore dell'economia che, se preso nel complesso dell'economia nazionale, rappresenta una piccola frazione della ricchezza prodotta ma per molte aree montane il turismo rappresenta una fonte di guadagno e di sviluppo economico insostituibile per i loro abitanti. Le restrizioni nell'uso dei mezzi di locomozione privata hanno inferto un brutto colpo alle speranze degli operatori turistici invernali che erano ormai abituati da parecchi anni a fare i loro preventivi di stagione con un tasso d'incremento co-

stante e mai inferiore comunque al dieci per cento. Tale è stata infatti l'espansione del turismo invernale, del cosiddetto «boom dello sci» dal '65 ad oggi e non c'era nessuna ragione perché il prossimo inverno a cavallo tra '73 e '74 fosse differente. Il fatto nuovo c'è stato e pur se non determinante, può sicuramente causare qualche squilibrio, se non tutti riusciranno ad andare oltre col pensiero ai disagi momentanei e troveranno il coraggio di provare, di collaudare alternative al prevalente modello di offerta turistica. Sarà sull'offerta di diversi modelli di offerta turistica che si giocherà il futuro delle stazioni turistiche italiane e con ogni probabilità, indipendentemente dalla evoluzione della austerità energetica. Quello che sembra sufficientemente chiaro dalle diverse problematiche sollevate dagli operatori turistici è che non esiste una unica «ricetta» valida per tutto i territori (alpi, prealpi, appennino) dove si praticano

gli sport invernali. Esistono viceversa «ricette» diverse ritagliate su misura in base a storia turistica, attitudini all'accoglienza, posizione geografica e possibilità di accesso, meteorologia prevalente (grado di nevosità), capacità di investimenti, attitudine da parte di vari operatori economici (albergatori, impiantisti, commercianti, operatori dei servizi) a condividere - fare squadra - problemi, soluzioni e investimenti. E questo non solo a livello di singole stazioni ma anche e soprattutto a livello di comprensori. Esempi replicabili, anche se non facilmente e direttamente trasferibili su un territorio variamente «sfaccettato» anche geograficamente come quello delle alpi italiane, sono presenti al di là delle Alpi: in Francia con i «domaine skiable», in Svizzera con talune stazioni raggiungibili solo con ferrovia o Austria con intere vallate dedicate allo sci. Si tratta di guardarsi un po' intorno. ■

L'austerità ha messo in crisi 750 mila lavoratori del settore

Gravi difficoltà del turismo invernale per il blocco domenicale degli sciatori

"Un tempo si andava a sciare in pullman, possiamo farlo ancora", dicono al Sestriere dove sono stati messi a disposizione degli sportivi mezzi di collegamento con Torino - Insufficienti i convogli ferroviari per raggiungere Bardonecchia

Sestriere, 6 dicembre. Domeniche d'austerità, senza automobili. E le stazioni turistiche invernali che proprio di domenica erano prese d'assalto dagli sciatori automobilisti? Qualcosa cambia, certo; vediamo in che misura e come, incominciando dai centri maggiori della Valle di Susa. «Non consideriamoci agonizzanti — dice il prof. Carlo Bertolotti, presidente dell'azienda di soggiorno del Sestriere, — sarebbe controproducente. Cerchiamo di salvare il salvabile, rimbocchiamoci le maniche e vediamo come si può fare per assicurare il pane a tutti coloro che lavorano in questo settore turistico e lo svago degli sciatori, non a danno dell'economia generale del Paese. Un tempo si andava a sciare in pullman, possiamo farlo ancora». Il Sestriere ha 25 impianti di risalita capaci di portare sulle piste tredicimila persone all'ora. Ogni domenica salivano al Colle, da Torino, da Milano, da Genova e anche dalla Francia, tremila-tremilacinquecento automobili, e una trentina di pullman, con un totale di sette-ottomila persone le quali si aggiungevano a quelle che si trovavano già sul posto per il weekend nei diciotto alberghi e nei tremila appartamenti condominiali. La fetta della clientela automobilistica domenicale è grossa, se viene a mancare mette in crisi tutta l'organizzazione. Bisogna correre ai ripari. Il conte Vittorio Camerana che rappresenta la Sif (Sestriere impianti funiviari) la quale ha 18 impianti di risalita, e l'ing. Franco Schieronì della Sibs (Società incremento Borgata Sestriere) che ha cinque impianti, hanno deciso, d'accordo con l'azienda di turismo, di mettere a disposizione degli sciatori domenicali un congruo numero di pullman e di offrire loro condizioni particolari:

con una quota di 6500 lire si farà il viaggio di andata e ritorno Torino-Sestriere e si avrà diritto alla libera circolazione sui diciotto impianti della Sif; la quota per il viaggio e per l'accesso ai cinque impianti della Sibs sarà di 6000 lire. Le prenotazioni si potranno fare presso le agenzie Savet di via Gobetti e Ativ di corso Siccardi. Quanti saranno i pullman? Anche cento se il numero delle prenotazioni lo richiederà. E tutto questo a partire da domenica prossima, se nel frattempo cadrà la neve che ora è presente soltanto in una sottile spolverata. «La situazione, comunque, non la vedo rosea — dice il conte Camerana, — perché al di fuori degli impianti veri e propri delle stazioni ci sono tutte le attività collaterali nella valle: ristoranti, negozi, ecc. Sarà, per tutti, un colpo notevole». Anche l'ing. Schieronì è dello stesso avviso: «Il turismo invernale non è un gioco delle palline che si gioca in mezzo alla strada e che si può tralasciare da un momento all'altro. Nelle circa 500 stazioni invernali italiane, dalle Alpi all'Etna, lavorano direttamente o indirettamente 750 mila persone che significano il pane per altrettante famiglie. C'è di che preoccuparsi». A Sauze d'Oulx ci sono un centinaio di condominii con duemila alloggi e una sessantina di ville. «Tutta gente — dice il vicesindaco Giovanni Gally — che veniva su in genere il sabato e ridiscendeva la domenica sera. Perderemo anche questi oltre agli sciatori domenicali veri e propri. Come può fare una famiglia con bambini a partire a mezzanotte oppure il lunedì mattina presto per essere in città all'ora dell'ufficio o della scuola? Qualcuno lo farà per una volta e poi si stancherà e rinuncerà allo sci. Una soluzione potrebbe essere

questa: consentire la circolazione delle auto dalle 20 o dalle 21 della domenica: chi è venuto su il sabato potrebbe tornarsene in città senza disagio». Sauze dista da Oulx, dove passa la ferrovia Torino-Modane, cinque chilometri sui quali la domenica fanno servizio i pullman della Sapav con quattro partenze da Sauze e cinque da Oulx. Sono insufficienti. L'azienda di soggiorno ha chiesto alla ditta di autotrasporti altre tre corse in salita al mattino e tre in discesa nel pomeriggio, in corrispondenza dei «treni della neve». La Sapav ha promesso tre automezzi. E' stata chiesta anche una deroga al divieto alle vetture di autonoleggio di uscire dal comune. La stazione ferroviaria di Oulx porta anche il nome di Sauze, che è un altro Comune, è quindi assurdo — si dice quassù — che le vetture di rimessa non possano compiere questo percorso, come pure quelli per Cesana, Sestriere, Claviere, tutte località servite dalla stazione ferroviaria di Oulx. «Non v'è dubbio che perderemo una parte dei pendolari della domenica — afferma il dott. Carlo Baitone, presidente dell'azienda di soggiorno di Sauze d'Oulx —, ma il nostro centro soffrirà meno di altri perché può contare su un notevole afflusso di turisti stranieri». Da anni s'è formata una corrente turistica tra la Gran Bretagna e Sauze, attraverso alcune agenzie: tra il 10 dicembre e il 20 aprile soggiorneranno negli alberghi locali novecento inglesi. E da quest'anno, per la prima volta, verranno anche parecchi tedeschi. Una agenzia di Milano ha impegnato in permanenza 350 letti in alberghi e sta rifiutando cento richieste la settimana. Dice l'ing. Stefano Caretta, presidente della società Sportinia e dello Sci

(Continua a pagina 16)

(Continua da pagina 15)

club di Sauze: « Non si possono concepire delle stazioni turistiche che vivano soltanto sulle domeniche o poco più: se non c'è la garanzia di poterle riempire per oltre centoventi giorni, diventano illogiche perché non redditizie ». Bardonecchia è sulla linea ferroviaria Torino - Modane che è poi l'importantissima Torino-Parigi. Se si osserva l'orario ferroviario si trovano, nella mattinata sette treni che vanno verso la frontiera. « In realtà soltanto tre sono validi come treni della neve, per Bardonecchia — dice Piero Bosticco, direttore della scuola di sci e amministratore degli impianti di risalita del Colomion. — Finora, la domenica, i treni non hanno portato su più di tremila persone, mentre con le cinque-seimila automobili e i trenta pullman ne arrivavano più di dodicimila. Le ferrovie sono già sature, anche se i convogli saranno formati con dodici carrozze, il massimo per questa linea di montagna, potremo avere dalla ferrovia mille sciatori in più che non risolvono il problema. Dovrebbero essere istituiti parecchi altri treni, cosa poco probabile perché le ferrovie hanno

scarsità di materiale e qui il piazzale della stazione è insufficiente. Stiamo cercando di organizzare delle « domeniche bianche » con pullman che partano da Torino e con un prezzo comprensivo di viaggio e libera circolazione sui nostri 23 impianti di risalita, ma è cosa difficile, c'è la cac-

cerca di un tram per arrivare al pullman e il ritorno, la sera, nelle identiche condizioni? Non dobbiamo essere allarmisti, ma io non sono ottimista ». Secondo il sindaco, Mario Corino, bisogna puntare tutto sulla ferrovia. « Sono andato a chiedere treni in più, al compartimento, e mi hanno risposto di pazientare. Devono essere gli sciatori a fare pressione, presentandosi in massa alla stazione di Torino: di fronte a tante richieste le ferrovie si decideranno a istituire altri convogli ». E le località intermedie della valle, dove il traffico turistico domenicale distribuiva denaro a centinaia di piccoli operatori economici? Basta un esempio. Renzo Malan, titolare di un ristorante a Inverso Porte di Pinerolo, dice: « Ogni domenica facevo in media 250 coperti. Domenica scorsa ne ho fatti otto, due famiglie che erano venute in gita con la bicicletta da Pinerolo. E per me fe domeniche rappresentavano il 90 per cento

di tutto il mio lavoro. Se la restrizione continuerà a lungo, dovrò chiudere ».

Remo Lugli La Stampa 7 dicembre 1973



Una domenica sulla neve durante la scorsa stagione sciistica (foto Moisio)

cia ai pullman e i prezzi salgono di giorno in giorno. E poi — continua Piero Bosticco — saranno molti coloro che affronteranno la fatica di una partenza all'alba, con sci e scarponi in spalla alla

Quanto costa andare in automobile

Più del 20% l'aumento in un anno

Quanto costa andare in automobile Più del 20% l'aumento in un anno Non dimentichiamo che non c'è soltanto il blocco festivo della circolazione privata che induce a risparmiare carburante. Il prezzo della benzina è aumentato di circa il 20 per cento dalla

passata stagione sciistica. E questo naturalmente incide in maniera negativa sul costo del viaggio. Il divieto domenicale ed anche delle festività infrasettimanali farà certamente salire il numero delle persone che cercheranno di andare sulla neve nei giorni feriali, con una spesa maggiore. Sarà quindi opportuno anche per coloro che potranno godere di questo privilegio trovare i mezzi più idonei per evitare di sborsare troppi soldi. Nella cartina che presentiamo sono segnati a titolo d'esempio i costi del viaggio (andata e ritorno) da Torino ad alcune delle più

note stazioni invernali del Piemonte e della Valle d'Aosta. Come si potrà constatare, i prezzi sono notevolmente aumentati rispetto al 1972. Le cifre in grigio indicano la spesa che si doveva sostenere nella passata stagione e quella in chiaro il costo attuale con la benzina a 200 lire il litro. I calcoli sono stati effettuati in base al consumo di 1 litro per 10 chilometri di una vettura di media cilindrata. Per i centri segnati con l'asterisco è compreso anche il prezzo dell'autostrada.

La Stampa 30 novembre 1973

La crisi energetica e le stazioni per gli sport invernali

La caccia ai pullman e si spera nei treni per le domeniche senz'auto nel Cuneese

Limone ha chiesto alle Ferrovie convogli più veloci e orari migliori - Nuove corse di autobus da Sanremo e Ventimiglia - Crissolo punta sulle "settimane bianche scolastiche" - Corriere-spola per Prato Nevoso - San Gr   di Viola si   assicurato cinquecento pullman (quaranta per ogni festivit ) e ha preso contatto con sci club di parecchie citt 

Limone, 13 dicembre. La domenica, nei tempi non di austerit , lungo la strada che da Limone sale al Colle di Tenda, erano parcheggiate le auto degli sciatori pendolari: un serpente lungo sei chilometri. Ora non c'  neve, ma anche quando la neve sar  caduta la strada di domenica apparir  deserta. Limone si vanta d'essere l'unica stazione di sport invernali delle Alpi Marittime accessibile in auto e in treno. Risolver , dunque, il treno il problema del divieto al transito festivo automobilistico? «No di certo — risponde il dottor Guglielmo Chiera, presidente dell'Azienda di soggiorno —. Attualmente arrivano a Limone due "treni neve",

uno da Genova e uno da Torino, con partenza da Genova alle 4,50, arrivo a Limone alle 9,19; partenza da Torino alle 7,14, arrivo alle 9,57; entrambi i convogli sono formati da due sole automotrici. Orari, tempi di percorrenza e materiali usati sono tutti assurdi». Secondo il dottor Chiera i convogli potrebbero impiegare molto meno tempo e quindi partire, per quanto riguarda Genova, in un'ora pi  decente; e avere una capacit  di posti di gran lunga superiore. Si cerca ovunque, affannosamente, di trovare mezzi sostitutivi dell'automobile, c'  la caccia ai pullman. Limone pu  ospitare diciottomila persone. «Quando

torneremo a vedere simili folle? — si chiede il presidente dell'Azienda —. Cerchiamo almeno di poter tenere il contatto con una certa parte dei nostri clienti. Siamo riusciti a far istituire una corsa di pullman da Sanremo e Ventimiglia con partenza alle 7 e arrivo alle 9,20 con possibilit  di bis; un'altra speriamo di ottenerla da Genova e da Savona con partenza alle 6,30, anche il sabato». Aggiunge il sindaco Sebastiano Bottero: «Quando lavoriamo noi diamo lavoro a tutta la Valle Vermentagna. Potessimo avere gi  funzionante la Cuneo-Nizza della quale ora Limone   capolinea, che ci porterebbe tan-

(Continua a pagina 18)



Sulle piste del Col di Tenda, in piena stagione invernale

(Continua da pagina 17)

ti francesi, ma i lavori di ricostruzione sono appena all'inizio. Abbiamo chiesto al governo di permettere alle autovetture private dei francesi in arrivo al Colle di Tenda di raggiungere anche di domenica i parcheggi in prossimità dei nostri impianti e di ripartire nella stessa giornata. Se non ce lo concede, avviene che il traffico si dirotta sulle stazioni invernali francesi. Crissolo, nell'alta Valle Po, ospitava la domenica duemila sciatori automobilisti, che erano molti rispetto alla capacità ricettiva del paese, 500 posti letto negli alberghi e 150 appartamenti. «Ci aggrappiamo disperatamente alle "settimane bianche scolastiche" — dice il sindaco Giovanni Curti —: cerchiamo scolaresche che vengano su il lunedì e ripartano il sabato (come era già accaduto l'anno scorso) e facciano sci al mattino e normali lezioni scolastiche il pomeriggio. Gli albergatori sono anche disposti a offrire gratuitamente uno dei due pernottamenti di sabato e domenica». A Ponte Chianale e Sampeyre, in Val Varaita, sono stati organizzati pullman che partono da Torino e da alcune località pedemontane: Cuneo, Dronero, Alba, Bra, Savigliano. Adelmo Crosetto, direttore degli impianti sportivi, è fiducioso: «Se mancano gli sciatori è la nostra fine, li vogliamo a tutti i costi. Non solo ci siamo procurati i pullman, ma poiché manca la neve, ce la faremo da noi, seppure su una pista sola, servendoci del "cannone Linde", un ordigno tedesco miracoloso, che spara acqua e fa cadere neve, beninteso a patto che ci siano almeno due gradi sotto lo zero». Le due Frabosa, la Soprano e la Sottana, trepidano anch'esse. La prima ha otto impianti di risalita e circa 800 appartamenti; la seconda ha centri come Artesina e Prato Nevoso che dispongono complessivamente di quindici impianti, una decina di grossi alberghi e duemila e cinquecento appartamenti. Di Frabosa Soprana è sindaco il gen. Vittorio Cuneo. Dice: «Il nostro paese, la domenica, si trasformava in un'isola ligure: l'ottanta per cento dei forestieri veniva da Genova, Savona, Sanre-

mo, Imperia, il venti per cento da Torino, Asti, Alessandria. Tutti indistintamente, acquistavano: carne, formaggi, c'era anche la coda alle fontane perché molti volevano portarsi a casa un po' della nostra acqua squisita; i ristoranti facevano come minimo due turni. In ogni giornata festiva i pendolari lasciavano qui più o meno trenta milioni di lire dei quali quattro o cinque agli impianti di risalita. Prato Nevoso, nato in questi ultimi anni, è ormai un centro di larga fama. La sua capacità ricettiva nei sette alberghi e nei duemila appartamenti è di circa sei-settemila persone e gli otto skilifts possono trasportare 5500 all'ora (lo sviluppo futuro prevede altri cinquemila posti letto e sette nuovi impianti di risalita). Le festività significavano per Prato Nevoso altri cinquemila pendolari di cui duemila in pullman. Il direttore sportivo e turistico della stazione è Paolo Rollier. E' piuttosto pessimista. «I pullman non erano tenuti in naftalina, giravano anche prima, quindi la nuova disponibilità di questi mezzi è scarsa. Abbiamo chiesto alle ferrovie di potenziare il rapido che viene da Torino con partenza alle 7,50 e ferma a Mondovì, la stazione a noi più vicina (25 km) alle 8,54. A Mondovì faremo trovare corriere fin che bastano, le quali poi ripartiranno da Prato Nevoso, per la stazione ferroviaria, alle 16,40 quando non si può più sciare perché gli impianti sono già fermi». Si cerca, anche qui, di attrarre i clienti con agevolazioni: taluni alberghi offrono gratis un pernottamento su due e gli occupanti di un pullman, anche se non si conoscono tra loro, possono ottenere le riduzioni che gli impianti offrono agli sci club, purché si nominino un capo comitiva. A venti chilometri da Ceva, nell'alta Valle Mongia, c'è un altro nuovo centro, San Gréé di Viola. Ha grosse ambizioni sia per la sua composizione architettonica che si inserisce in un quadro urbanistico razionale, sia per le forme, i materiali, i colori che sono ispirati alla tipologia locale, ma risolti in chiave moderna. Ora ci sono mille posti letto dei tremila progettati e nove impianti di risalita su trenta in pro-

gramma. Un'idea e una realizzazione che nascono dall'ing. Mino Fedriani, urbanista ed ex campione di salto su sci, il quale è validamente affiancato dalla moglie, Marisella, vulcanica organizzatrice. Racconta lei: «Abbiamo appreso dalla radio la notizia del divieto della circolazione automobilistica nei giorni festivi mentre mio marito ed io stavamo andando a Torino in auto. Rapidi calcoli mentali e poi la decisione: un'ora dopo ci eravamo già assicurati un contratto per una disponibilità a nostro favore di cinquecento pullman suddivisi nella stagione, circa quaranta veicoli per ogni festività». Poi la signora Fedriani ha preso contatto con decine di sci club di Genova, Torino, Imperia, Savona e tante altre località minori. Per di più ha ottenuto un servizio di linea che prima non esisteva, da Ceva-ferrovia, il sabato, la domenica e il lunedì. Marisella Fedriani è dispiaciuta per questa austerità che, dice, colpisce soprattutto il settore turistico, ma al tempo stesso è entusiasta per essere riuscita a vincere queste difficoltà. «Non potevamo disarmare e chiudere: la nascita di San Gréé ha fatto trasformare col turismo anche il piccolo e vecchio centro di Viola dove adesso tutti gli abitanti vivono con il movimento della domenica. Non potevamo abbandonarli».

Remo Lugli La Stampa 14 dicembre 1973

L'articolo dà un ampio e significativo resoconto di come, a pochi giorni dall'emanazione dei regolamenti restrittivi sulla circolazione, nelle località turistiche montane ci si stia «attrezzando» per adeguarsi. E' tutto un fiorire di iniziative, reali e non semplici proposte o speranze, che sindaci, imprenditori, commercianti e albergatori mettono in atto per favorire la pratica sciistica facendo arrivare in loco con mezzi alternativi all'auto privata. Una dimostrazione di volontà di non farsi sopraffare dagli eventi e al contempo di mettere a frutto le esperienze maturate per future evenienze e «rivedere» qualche stortura dell'offerta turistica proposta fino ad ora.

Le stazioni invernali alle prese con le misure governative

A Cervinia il 35-40% di sciatori in meno

L'inefficienza del servizio ferroviario - Scomparsi i « pendolari della domenica » - Il dramma del gasolio razionato

Cervinia alle prese coi «tempi nuovi». Austerità o scelte sbagliate? La mattinata è di quelle che si definiscono splendide, la mole del Cervino e la cresta delle Grandes Murailles si stagliano in un cielo assolutamente terso, non c'è un filo di vento, le previsioni sono buone. Ma oggi il bel tempo non porta gente. La botta è secca: «Circa un 35-40 per cento di sciatori in meno rispetto alla stessa domenica dell'anno scorso». La valutazione è di Francesco Abelli, direttore dell'Azienda di soggiorno, un'esperienza ormai consolidata nel campo turistico. Coi parcheggi quasi deserti, le strade sgombre di auto, i passanti che non riescono a esser folla, Cervinia ha un'aria diversa. E' la più importante stazione sciistica della valle d'Aosta e forse — Sestriere permettendo — di tutta la zona nord-occidentale delle Alpi. Ha ottime attrezzature di risalita e alberghiere. Di solito, nei giorni festivi di questo scorcio di stagione contava sui duemila ospiti. Attorno al 25 per cento quelli alloggiati negli alberghi, che si fermano più giorni. Tutti gli altri « pendolari della domenica », gente che arrivava quassù di buon mattino, con gli sci legati sul tettuccio dell'auto, e si rimetteva al volante alla sera. In alcune occasioni si sono contate anche 600-700 vetture. Ora, bloccata la circolazione, i più hanno rinunciato alla domenica sulla neve. Dice Abelli: «Qualcuno è venuto lo stesso, per una notte hanno affrontato la spesa dell'albergo, stasera si rimetteranno in viaggio dopo le ventiquattro. Ma sono una percentuale minima, il lunedì bisogna lavorare. Stamane, in pratica, sono arrivati solo i pullman ». Pochi pullman, trenta o trentacinque, prenotati da Sci Club o da comitive di appassionati. Il trasporto pubblico non ce la fa, per le autolinee da Milano e da Torino esistono solo sei coincidenze alla

stazione di fondovalle di Chatillon e di queste sei, soltanto due sono utilizzabili per chi vuol scendere coi legni ai piedi dai campi di Plan Maison e di Plateau Rosa: le altre arrivano a Cervinia troppo tardi. I provvedimenti governativi distruggono senza costruire, il cittadino è stato messo tra l'incudine e il martello - Inefficienza dei mezzi pubblici da una parte e il divieto di usare il mezzo privato dall'altra. Le ferrovie? Francesco Abelli ha il senso dell'umorismo, sorride ironico e dice: «Vede, la nostra ferrovia è molto regolare, mantiene gli stessi orari di quando è stata costruita». Un solo binario, un solo treno in partenza da Torino nella prima mattinata, oltre due ore per coprire poco più di cento chilometri. Forse è presto per dare cifre e giudizi definitivi. Può darsi che la scarsità di neve (solo mercoledì e giovedì c'è stata una precipitazione relativamente abbondante) e il vicino «ponte di Sant'Ambrogio» abbiano inciso sulla normale affluenza. Ma i sintomi non si possono di certo definire incoraggianti. Sulle funivie del Cervino il flusso è apparso dimezzato. Al bar Perroquet, il titolare Franco, sostiene che domenica scorsa aveva venduto «almeno il doppio» di grappe e caffè. Al « Buongustaio », un ristorante tipico. L'atmosfera è quella un po' malconcia che emana dalle tavole intonse e deserte. Sono le 13 passate, e i clienti non arrivano alla decina. Sergio Penna, il proprietario, ha la faccia scura: «Mai successa una cosa simile negli ultimi anni. La domenica, di regola, si superava il centinaio di coperti. Volevo incrementare l'attività, avevo in programma l'assunzione di tre camerieri: non se ne farà niente, si capisce. Lei cosa ne dice? Crede che il divieto di circolazione verrà abolito presto? Come faremo a Capodanno? Che succederà?». Se lo chiedono un po' tutti qui a Cervinia.

Senza abbandonarsi allo sconforto, ma anche senza indulgere a un ottimismo che per il momento almeno non trova verifica nella realtà. Ci sono difficoltà per tutti. Gli albergatori, decisamente meno toccati di altre categorie dalla forzata rinuncia dei «pendolari della domenica» hanno una brutta gatta da pelare col problema del riscaldamento. Il rifornimento di gasolio è diventato precario, è in atto una sorta di razionamento: si vende col contagocce, la domanda viene soddisfatta al 40 o 50 per cento. Stanotte ha fatto un freddo cane, la colonnina del mercurio è scesa a sfiorare i venti gradi sotto zero, e molti clienti degli alberghi hanno chiesto una coperta in più per non battere i denti. Marco Pellissier, figlio di Jean, la famosa guida del Cervino, gestisce il « Dragone », albergo di terza categoria. Dice: « Siamo molto preoccupati. A 2000 metri di quota non si possono riscaldare i locali con 16°. Se non si assicura la disponibilità di gasolio andremo incontro a grossi guai. Per Natate e Capodanno abbiamo firmato contratti con agenzie svedesi, americane, tedesche. Stiamo rischiando un fiasco colossale ». Cosa si può fare? In attesa di disporre di un quadro più esatto della situazione, per ora nessuno formula proposte. Per mercoledì è convocata una riunione all'Assessorato regionale, dei rappresentanti di tutte le Aziende di soggiorno della Valle d'Aosta. « Vedremo insieme — afferma Abelli — quali possibilità di intervento esistono ». Qualche provvedimento forse potrà adottarlo la Giunta della Regione. Ma se non si taglia il male alla radice, modificando radicalmente i decreti governativi, è assai improbabile che i pannicelli caldi possano bastare a guarire un malato che rischia di peggiorare a breve scadenza.

Pier Giorgio Betti L'Unità 3 dicembre 1973

I riflessi dell'austerità nei centri di montagna

La domenica senz'auto non allarma le stazioni invernali delle Dolomiti

Cortina e Madonna di Campiglio hanno sempre puntato sulla clientela residenziale - Ortisei e Selva lavorano soprattutto con le agenzie straniere che portano ospiti fissi per almeno una settimana - Qualche preoccupazione in Val di Fiemme e a Nevegal dove i "domenicali" hanno un certo peso - Difficile reperire pullman

Cortina d'Ampezzo, 18 dicembre 1973 - Nella maggior parte delle stazioni turistiche invernali delle Dolomiti non si rilevano lamentele per l'austerità che ha tolto di circolazione le automobili nei giorni festivi. E' un turismo diverso: nelle Alpi Occidentali ogni centro risente della vicinanza delle grandi città che hanno dato l'impronta del pendolarismo sciistico domenicale; qui, invece, i domenicali sono in misura minima, tale da non incidere né positivamente, né negativamente. «Abbiamo sempre puntato su una clientela residenziale, dice il sindaco di Cortina, Renzo Menardi, e adesso più che mai ci rendiamo conto di aver visto giu-

sto». Aggiunge il presidente dell'Azienda di soggiorno, Luciano Rimoldi: «Potremmo risentire del divieto di circolazione per un fattore psicologico: ad esempio, qualche proprietario di appartamento che non manda su la famiglia perché non può andarla a trovare alla fine della settimana ripartendo la domenica sera. Ma penso che anche questo non accada: è tutta gente che ha la possibilità di ripartire con calma il lunedì mattina». Cortina d'inverno passa dai suoi ottomila abitanti ad una popolazione di 22 mila unità; ha una attrezzatura turistica di prim'ordine, 46 impianti di risalita a fune, con una capacità di trasporto oraria

pari a tutta la popolazione presente. L'altra stazione che per massa di ospiti può essere paragonata a Cortina, è Madonna di Campiglio, nelle Dolomiti di Brenta. I suoi 770 abitanti diventano 23 mila per Natale e in febbraio, una specie di mantice che si gonfia a dismisura. Qui però gli impianti sono solo 23 con capacità oraria di 15 mila persone e poiché l'età media dei frequentatori di Madonna di Campiglio è più bassa di quella di Cortina, 29 anni, le code per risalire sono frequenti, a volte anche di un paio d'ore. Ortisei e Selva, le due perle della Val Gardena, lavorano in primo luogo con le agenzie turistiche straniere.



Cortina d'Ampezzo. Una delle valli dolomitiche in un giorno festivo, prima delle restrizioni sulla circolazione

re. I clienti, fissi per almeno una settimana, vengono dalla Germania, dal Belgio, dall'Olanda, dalla Scandinavia dopo che danesi e svedesi hanno scoperto questa valle, nel '70, in occasione dei campionati del mondo dello sci alpino. Giuseppe Peratoni, direttore della Azienda di Selva, dice: « I pendolari bolzanini che venivano in auto continueranno a venire in pullman o in treno fino a Chiusa e poi in corriera perché questi servizi sono stati tutti potenziati ». Martino Demetz è il presidente dell'Azienda di soggiorno di Ortisei e di altre quattordici aziende dell'Alto Adige in provincia di Bolzano. « No — dice — non c'è molto da preoccuparsi se le automobili stanno ferme la domenica; qualche centro, come Brunico, Bressanone e Vipiteno, che sono più vicini a Bolzano, potrà risentirne un poco, ma non è un problema: non viviamo sul pendolarismo e lo dimostra il fatto che nelle stazioni della nostra provincia la domenica tutti i negozi sono chiusi ». In Val Gardena (6 funivie, 22 seggiovie, 76 sciovie, 10 mila posti letto in alberghi e in appartamenti) arrivano comitive persino dagli Stati Uniti. « Sciatori che hanno il fuoco nelle vene e in sette giorni vogliono muoversi di continuo, provare tutte le piste — dice Demetz —. Ed è per questo che stiamo costituendo il superski Dolomiti, un comprensorio delle Alpi Orientali che comprende 45 centri delle province di Belluno, Trento e Bolzano con 30 funivie, 70 seggiovie, 280 sciovie e una portata di 177 mila unità all'ora; il prezzo dello ski-unità all'ora; il prezzo dello ski-unità per tutti questi impianti e per l'intera stagione è preventivato in centomila lire ». Val di Fiemme ha un «Centro Fiemme» che comprende dieci Comuni con 18 impianti di risalita e diecimila posti letto. E' la vallata di accesso alle Alpi per chi viene da Trento e dalle zone più a Sud, Vicenza, Verona, Brescia e l'Emilia, per cui la domenica vi arrivavano circa mille auto e una quarantina di pullman. «Per noi i domenicali hanno un certo peso — dice Giorgio Fontana, presidente dell'Azienda Centro Fiemme che ha sede a Cavalese —. Non nascondiamo una certa

preoccupazione. Abbiamo subito cercato di accordarci con le società funiviarie per prendere in affitto dei pullman e metterli a disposizione degli sci club, ma non ci siamo riusciti, i pullman erano già tutti bloccati da altri centri e dagli sportivi del calcio. Speriamo che siano gli stessi sci club delle varie località a reperirli. E pensare che gli sciatori della domenica che viaggiavano in corriera erano snobbati da quelli delle auto; ora speriamo che anche gli automobilisti sappiano trasformarsi in viaggiatori di pullman». Nella seconda metà di gennaio il tutto esaurito è senz'altro assicurato nella vallata: il 27 si svolge la Marcialonga, l'ormai celebre gara di gran fondo, 70 chilometri, con partenza da Moena e arrivo a Cavalese. L'anno scorso gli iscritti furono seimila, quest'anno le iscrizioni sono state chiuse in anticipo, a 6800. Oltre la Val di Fiemme c'è la Val di Fassa e questa è già lontana dagli influssi dei pendolari della domenica. Armin Detone, presidente dell'Azienda di Canazei, dice: «Non abbiamo mai cercato gli ospiti di fine settimana. Da vent'anni ci siamo organizzati con il sistema delle "settimane bianche" che, secondo noi, rappresenta una più logica e razionale utilizzazione delle attrezzature turistiche». Vediamo invece un centro che, al contrario, viveva sui domenicali: Nevegal, a dodici chilometri da Belluno. E' sorto dopo il 1955, qualche albergo, un po' di condomini, una scuola di sci, una ventina di negozi, una seggiovia e undici skilift. Qui nei giorni festivi si riversavano 10.000 persone, da Belluno, da Trieste, Udine, Pordenone, Venezia, Treviso. «Siamo un po' pessimisti — dice Franco Sirena dell'Azienda di soggiorno — I pullman bisogna contendersi con gli sportivi del calcio, le ferrovie già l'anno scorso ci hanno privati di un "treno della neve" che veniva da Venezia, per mancanza di materiale rotabile. Ci auguriamo che sia ripristinato quest'anno, ma non so quanto affidamento si possa fare sulle promesse del Compartimento. Rischiamo di rimanere vuoti». Nell'insieme, come s'è visto, sono più le località nelle quali non

c'è preoccupazione per la mancanza delle auto. Ovunque, invece, c'è inquietudine per la mancanza di neve e per la scarsità di gasolio. Ci sono albergatori che hanno combustibile soltanto per arrivare all'Epifania.

Remo Lugli La Stampa 19 dicembre 1973

Le disposizioni governative riguardanti l'austerità valgono indistintamente in tutta Italia ma hanno effetti diversi sul territorio nazionale. Per quanto riguarda il turismo invernale, questo articolo focalizza perfettamente come si siano «modellate» offerte turistiche diverse in base a geografia, storia, abitudini e attitudini locali, Alpi occidentali e pedemontana lombarda, più vicine alle grandi città come Torino e Milano e ai loro popolosi hinterland, hanno maggiormente sviluppato il pendolarismo sciistico domenicale. Al contrario, nelle stazioni dolomitiche, soprattutto in Alto Adige, lontane da grandi città è stato storicamente privilegiato il turismo stanziale con clienti «fissi» che soggiornano una settimana in albergo, provenienti anche dall'estero. Alla luce di una offerta turistica così diversa, non è difficile immaginare quale tipologia di stazione invernale e relativo comprensorio possa subire i maggiori contraccolpi economici dalle restrizioni nell'uso dei mezzi privati. Infatti, l'inchiesta sul «campo» del quotidiano "La Stampa" certifica quanto preventivabile. Nella maggior parte dei comprensori dolomiti - Madonna di Campiglio, Val Gardena, Cortina - «non si rilevano lamentele per l'austerità che ha tolto di circolazione le automobili nei giorni festivi» mentre al contrario in un centro come Nevegal che viveva sui domenicali il pessimismo è palpabile. Come il Nevegal, sono nella stessa situazione la maggior parte delle piccole stazioni della pedemontana lombardo-veneta, che offrono un servizio «benemerito» ai molti sciatori della vicina pianura che approfittano della vicinanza alle piste per un sano svago domenicale. Un approccio che però, al di là delle attuali contingenze negative, ha comunque un futuro incerto. ■



• SALVIAMI
IL TURISMO

• PIERINO GROS
UN ANNO DOPO

• DOVEVA
ANDARE IN COREA

Copertina Nevesport 29 novembre 1973

Quelli che amano la Valanga Azzurra, quelli che amano gli sci "diritti", quelli che curvano usando i loro piedi, quelli che amano la montagna, QUELLI CHE AMANO LO SCI.

Fonti bibliografiche consultate

rivista di turismo e sport invernali

SCI

sciare

SPORT INVERNALI

STADIO

LA STAMPA

TUTTOSPORT

il Resto del Carlino

IL PICCOLO

WORLD'S LEADING SKI MAGAZINE
INCORPORATING SKI LIFE

SKI SKIING

nevesport
ILLUSTRATO

La Gazzetta dello Sport

CORRIERE DELLA SERA

TRIBUNE
DE GENÈVE
QUOTIDIEN
FONDÉ EN 1879

Le Nouvelliste

Berner Zeitung

LA LIBERTÉ

24 heures
FEUILLE D'AVIS
DE LAUSANNE
LE GRAND QUOTIDIEN SUISSE

TRIBUNE
LE MATIN
DE LAUSANNE

LE COURRIER

Der Bund

Gli articoli, note e commenti sono originali dell'autore. Quanto di non originale (estratti di articoli, citazioni, dialoghi, etc.) sono segnalate come citazione con nome dell'autore, rivista o quotidiano, data di uscita. Gli articoli in lingua inglese e francese sono stati tradotti e adattati dall'autore. Le fotografie sono riprese dal web con citazione dell'autore ove presente. Gli autori o i titolari dei diritti sul materiale non originale pubblicato che riscontrino violazione di tali diritti possono richiedere all'autore la rimozione del materiale. La presente pubblicazione non ha carattere pubblicazione periodica, non può quindi considerarsi un prodotto editoriale ai sensi della legge 7 marzo 2001, n. 62. Può essere stampata in copia unica per uso personale. La stampa in più copie per altri usi non è consentita se non con il consenso dell'autore. Per ogni informazione, correzione, reclamo contattare marcograssi@libero.it