



CIPRA

EDIZIONE ITALIANA ISSN 2305-9842

ALPINSCENA

LA RIVISTA DELLA CIPRA

N° 110 / 2023

Zona d'incontro Alpi

Diverse forme di mobilità in montagna e nelle valli

Editoriale Pagina 3

Il volto delle Alpi

Andrea Szabadi-Heine Pagina 4

Zona d'incontro Alpi

Evitare insieme il collasso del traffico

Visioni e prospettive politiche Pagina 5

«La salute prima di tutto!»

A colloquio con Lucie Verchere Pagina 8

Godersi la natura invece di mangiare polvere

Gestire il traffico del tempo libero sulle strade di alta montagna Pagina 9

Saggio

Passo dopo passo Pagina 10

«Perfino gli/le automobilisti/e beneficiano della bicicletta»

A colloquio con Lea Rikato Ružić Pagina 11

Panorama

Natura in movimento Pagina 12

«La svolta nel campo dei trasporti non si limita al passaggio a trazioni alternative»

A colloquio con Helen Lückge Pagina 14

Quel che muove le persone giovani

Un unico biglietto per tutti i mezzi di trasporto pubblici nella regione alpina Pagina 17

Pionieri/e della mobilità

Buoni esempi di mobilità e trasporto Pagina 18

Focus Corsi d'acqua vivi: una grande opportunità

Perché dobbiamo conservare gli ultimi corsi d'acqua naturali Pagina 20

Le Alpi in Pillole Pagina 22 **Il Punto** Pagina 23 **Anteprima** Pagina 24



Schaan/LI, maggio 2023

Cara lettrice, caro lettore,

Sono le sei del mattino, suona la sveglia. Mi alzo, bevo del tè nero, do un'occhiata alla mia app meteo e mi affaccio alla finestra del balcone. A dire il vero, un meteo perfetto da bici. L'esercizio fisico fa bene al corpo e alla mente, il treno è più comodo. Anche l'auto sarebbe un'opzione. Qui nella valle del Reno alpino, a Schaan/LI, sede della CIPRA Internazionale, abbiamo una situazione agevole. Trasporti pubblici ben sviluppati e convenienti, piste ciclabili belle, sicure e soprattutto pianeggianti. Ma anche innumerevoli strade che invogliano all'uso della macchina.

Sappiamo che, con il 30%, il trasporto passeggeri e merci è uno dei maggiori responsabili delle emissioni di CO₂ nelle Alpi. Rendere il trasporto merci neutrale dal punto di vista climatico non rientra nella nostra sfera di influenza, è compito della politica. Ma ridurre le emissioni dei nostri spostamenti quotidiani per andare al lavoro, dagli amici e amiche, a fare la spesa, è nelle nostre mani ed è anche una nostra responsabilità. Nel nostro progetto AMIGO sulla mobilità sostenibile delle persone pendolari abbiamo dimostrato scientificamente quanto la mobilità sostenibile e attiva faccia bene alla mente e al corpo: dopo 12 settimane di spostamenti attivi in bicicletta, a piedi o in treno, le persone pendolari avevano meno problemi con le attività domestiche faticose, erano più rilassate e più felici. È fondamentale che le persone siano accompagnate nel percorso volto a modificare il proprio comportamento, ad esempio dal datore di



lavoro o dalle associazioni di cui fanno parte. Non ci vogliono certo investimenti milionari e lunghi tempi di pianificazione delle infrastrutture. Con esperimenti di cambiamento comportamentale a bassa soglia, noi esseri umani impariamo con rapidità e facilità che cosa è confacente e cosa no. In questo modo, il cambiamento sociale verso una mobilità sostenibile attiva diventa una situazione vantaggiosa per tutti/e: per noi e per il clima.

Quindi, quando domani vi alzerete, pensateci: cosa impedisce a voi personalmente di prendere la bicicletta, l'autobus, il treno o il sentiero pedonale? Vi auguro una lettura stimolante, ci vedremo per strada – forse addirittura sulla pista ciclabile!

Jakob Dietachmair

Vice direttore della CIPRA Internazionale

CIPRA, UN'ORGANIZZAZIONE VARIEGATA E DALLE MOLTE SFACCETTATURE

La CIPRA, Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi, è un'organizzazione non governativa, strutturata in rappresentanze dislocate nei singoli Paesi alpini, alla quale aderiscono più di 100 associazioni e organizzazioni attive nei 7 Stati alpini. La CIPRA opera in favore di uno sviluppo sostenibile nelle Alpi e si impegna per la salvaguardia del patrimonio naturale e culturale, per il mantenimento delle varietà regionali e per la ricerca di soluzioni ai problemi transfrontalieri dello spazio alpino.

REDAZIONE

Editore: CIPRA Internazionale **Redazione:** Caroline Begle, Michael Gams (responsabile), Maya Mathias **Edizione italiana:** Direttore Valter Giuliano, redazione c/o CIPRA Italia, Via Pastrengo 13, 10128 Torino. Registrazione del tribunale di Torino n. 70 del 14/12/2009. **Collaboratori:** Caroline Begle, Julien Defois, Jakob Dietachmair, Michael Gams, Elena Heinzmann, Maya Mathias, Anna Mehrmann, Francesco Pastorelli, Andreas Radin, Kaspar Schuler, Salome Steiner, Katarina Žakelj **Traduzioni:** Marie Billet, Reinhold Ferrari, Nataša Leskovic Uršič, Marianne Maier **Editing:** Caroline Begle, Inès Hubert, Francesco Pastorelli, Nina Pirc **Layout:** Jenni Kuck **Stampa:** Vorarlberger Verlagsanstalt GmbH/A **Tiratura:** 13.000 copie

Esce periodicamente in lingua italiana, tedesca, francese e slovena. La ristampa degli articoli contenuti nell'opuscolo è possibile su richiesta e indicando la fonte. Richiesta copia del documento.

Abbonamento: gratuito, a richiedere a CIPRA Internazionale international@cipra.org oppure www.cipra.org/alpiscena

Alpiscena viene pubblicata dalla CIPRA International con il gentile sostegno del Principato del Liechtenstein, della fondazione Aage V. Jensen Charity Foundation e dal Ministero federale tedesco per l'ambiente, la conservazione della natura e la sicurezza nucleare.



GOVERNO
DEL PRINCIPATO DEL LIECHTENSTEIN



Aage V. Jensen
Charity Foundation/LI

CIPRA INTERNAZIONALE

Kirchstrasse 5, LI-9494 Schaan
tel.: +423 237 53 53 **e-mail:** international@cipra.org
sito web: www.cipra.org

RAPPRESENTANZE NAZIONALI

CIPRA Austria
c/o Umweltdachverband, Strozgigasse 10/8-9,
A-1080 Wien
tel.: +43 1 401 13 21 **e-mail:** oesterreich@cipra.org
sito web: www.cipra.org/at

CIPRA Svizzera
Birkenweg 61, CH-3013 Bern
tel.: +41 078 267 53 90 **e-mail:** schweiz@cipra.org
sito web: www.cipra.ch

CIPRA Germania

Am Rindermarkt 3-4, D-80331 München
tel.: +49 89 23 23 98 40 **e-mail:** deutschland@cipra.org
sito web: www.cipra.de

CIPRA Francia

5, Place Bir Hakeim, F-3800 Grenoble
tel.: +33 476 42 87 06 **e-mail:** france@cipra.org
sito web: www.cipra.org/fr

CIPRA Liechtenstein

c/o LGU, Kirchstrasse 5, LI-9494 Schaan
tel.: +423 232 52 62 **e-mail:** liechtenstein@cipra.org
sito web: www.cipra.org/li

CIPRA Italia

c/o Pro Natura, Via Pastrengo 13, I-10128 Torino
tel.: +39 011 54 86 26 **e-mail:** italia@cipra.org
sito web: www.cipra.org/it

CIPRA Slovenia

Društvo za varstvo Alp, Trubarjeva cesta 50, SI-1000 Ljubljana
tel.: +386 59 071 322 **e-mail:** slovenija@cipra.org
sito web: www.cipra.org/sl

RAPPRESENTANZA REGIONALE

CIPRA Südtirol / Alto Adige
c/o Dachv. für Natur- und Umweltschutz,
Kornplatz 10, I-39100 Bozen
tel.: +39 0471 97 37 00 **e-mail:** info@umwelt.bz.it
sito web: www.umwelt.bz.it

Socio sostenitore

Federazione di alpinismo e sport di
montagna dei Paesi Bassi (NKBV)
Houttuinlaan 16A, NL-3447 GM Woerden
tel.: +31 34 84 09 521 **e-mail:** info@nkbv.nl
sito web: <https://nkbv.nl>



La motivatrice movimentata

In passato Andrea Szabadi-Heine ha scalato la vetta dell'Aconcagua, oggi è felice ogni volta che riesce a salire un gradino. In seguito ad un incidente, la sua vita è cambiata bruscamente, pur rimanendo comunque movimentata, tra l'altro durante una traversata inclusiva delle Alpi.

«La mobilità è anche una questione di testa», dice Andrea con un sorriso complice. «Non si riduce al solo corpo perché sono su una sedia a rotelle. Per me è importante anche essere aperti/e alle differenze, alle persone, a me stessa». Benché la nostra conversazione avvenga online, la sua energia è contagiosa quando racconta: delle arrampicate, dello scialpinismo e dell'alpinismo. A poco meno di trent'anni ha scalato l'Aconcagua, la vetta più alta del Sud America. «Quando mi chiedono come affronto le crisi, mi viene sempre in mente questa montagna e la domanda: come faccio ad andare avanti?».

A 31 anni era in una forma strepitosa, praticava molti sport ed era «a tutto gas» anche a livello professionale. Stava conducendo un corso di perfezionamento esperienziale sulla neve. Lì, per gioco, lei e un collega fecero una doppia capriola in discesa, finendo a testa in giù nella neve. «In quel

momento si è spezzata la mia spina dorsale, me ne sono resa conto subito». L'elicottero la trasportò in ospedale e, dopo l'operazione e la diagnosi di paraplegia totale, inizialmente rimpiangeva la sua vecchia vita. Si pose l'obiettivo di lasciare l'ospedale con le proprie gambe e ci riuscì. Suo marito svolse un ruolo decisivo in questo senso. «Se facevo qualche passo e finivo a terra, lasciava che mi alzassi da sola».

Da allora, nella vita quotidiana Andrea dipende tuttavia dalla sua sedia a rotelle. Essere flessibile e spontanea, andare più in alto, più veloce, più lontano in montagna: tutto questo non è più possibile. «Improvvisamente ero felice delle piccole cose come se avessi scalato un ottomila. Quest'esperienza mi ha fatto scoprire che il movimento ha luogo anche nella testa e che devo reinterpretarlo anche per me stessa». Ha seguito un corso di formazione per istruttrice di

L'educatrice esperienziale Andrea Szabadi-Heine motiva gli altri a praticare dello sport e a fare del movimento.

monosci e nella veste di educatrice esperienziale nel 2018 e 2019 ha accompagnato una traversata alpina inclusiva dell'Associazione alpina austriaca: dalla conoscenza reciproca fino alla pianificazione del percorso e al trekking vero e proprio. Con mountain bike e handbike speciali, il gruppo ha percorso diverse tappe su sentieri per lo più sterrati da Scharnitz/D a Torbole/I sul Lago di Garda, su un percorso di oltre 500 chilometri e 10.000 metri di dislivello. Del gruppo facevano parte persone con e senza disabilità. «Ma a un certo punto del processo ci siamo detti/e: chi di noi ha effettivamente la disabilità ufficiale? Uno/a non riesce a muovere le gambe, l'altro/a forse a volte è un po' immobile e poco flessibile di testa». È stato semplicemente un processo di apprendimento reciproco.

Per una persona in sedia a rotelle è impegnativo, ma del tutto possibile, essere mobili con un basso impatto ambientale.

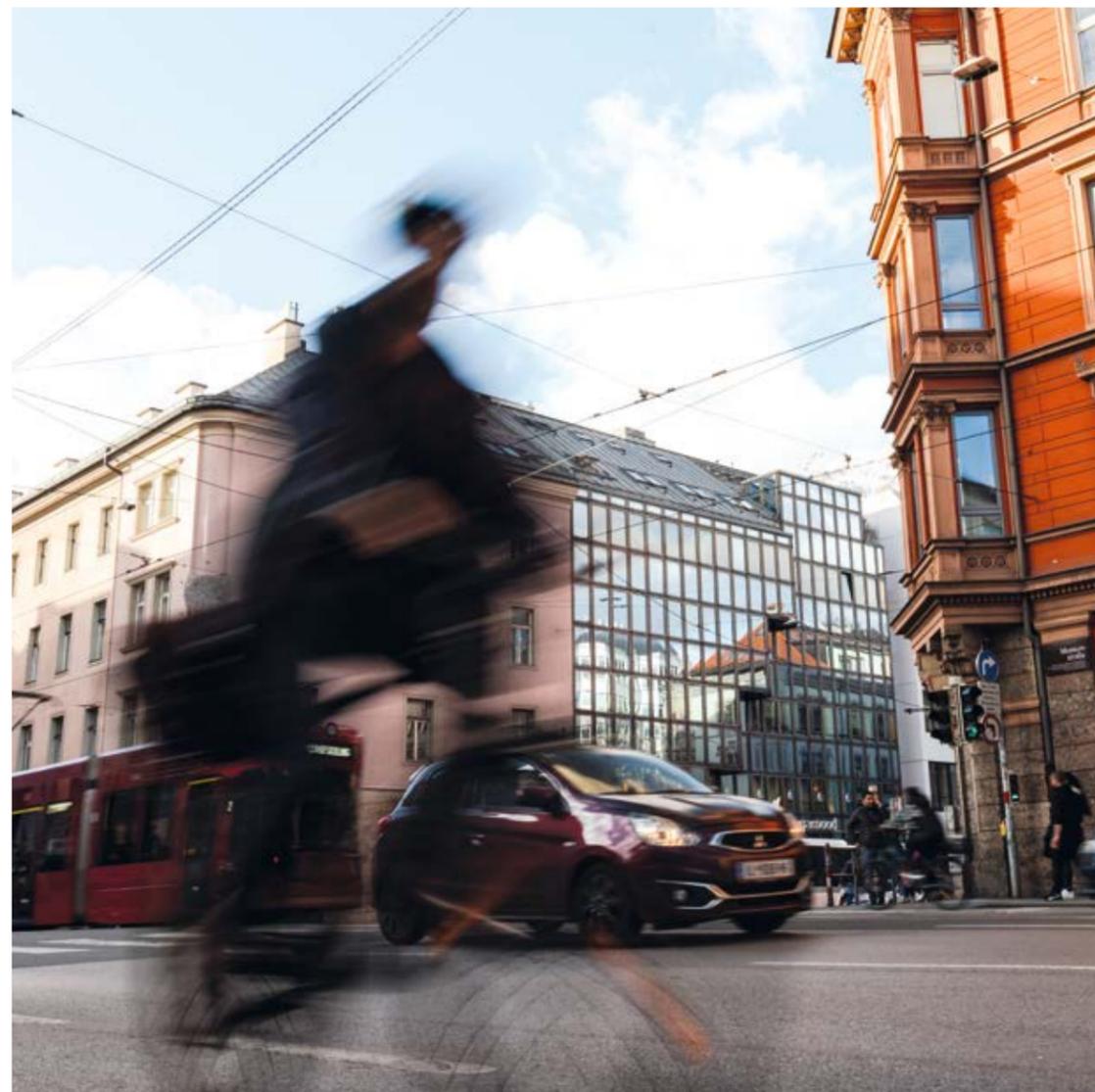
Sia per fare la spesa che per fare la terapia o il nuoto, Andrea percorre molte distanze quotidiane con la sua sedia a rotelle, davanti alla quale monta un propulsore elettrico. Quando tiene corsi di monosci, arriva a destinazione in auto, ma rimane sul posto per una o due settimane. Per le escursioni sportive usa una handbike a motore; un viaggio in bicicletta di sei settimane l'ha portata a percorrere più di 2.000 chilometri in Spagna. Raramente prende l'aereo. Tra l'altro, il gruppo di Andrea è riuscito a percorrere la traversata delle Alpi fino al Lago di Garda nonostante le tempeste di neve e una tappa interrotta. «Ma in realtà il successo più grande è stato quello di aver affrontato e superato le difficoltà insieme». ▲

Michael Gams
CIPRA Internazionale

Foto: Markus Emprechtinger

Evitare insieme il collasso del traffico

Senza alcun dubbio le prospettive regionali o nazionali non portano a soluzioni per il crescente traffico individuale e di transito. Queste soluzioni vanno trovate insieme, perché le Alpi sono al centro dell'Europa. Questa banalità geografica è fondamentale per comprendere i problemi della politica dei trasporti nelle Alpi, al fine di evitarne il collasso.



Grandi possibilità: soprattutto nel trasporto stradale c'è un grande potenziale per la protezione del clima.

Foto: Fabian Mühleder



Fino agli anni '80 del secolo scorso, nel trasporto alpino vigeva una semplice classificazione: c'erano le persone che viaggiavano e gli/le abitanti del luogo. Gli effetti macroeconomici del loro comportamento erano in primo piano. La popolazione residente traeva profitto da quella viaggiante e accettava il crescente traffico turistico e di transito. Tutto è filato liscio fino a quando l'inquinamento acustico e atmosferico non hanno preso il sopravvento, mentre cresceva la consapevolezza ambientale. Divennero visibili i limiti ecologici. Oggi anche le persone che abitano nelle Alpi viaggiano lontano, molte si recano al lavoro in auto (p. 8) e riempiono le strade delle valli principali, dove anche il traffico di transito è in costante aumento. Di conseguenza, si chiede a gran voce l'ampliamento di autostrade e superstrade. Nei periodi di alta stagione turistica (p. 9), non funziona più nulla: il traffico stradale è bloccato, sia sulle autostrade che sulle strade regionali parallele. Non c'è spazio per aumentare la capacità come in pianura, perché le Alpi restano quelle che sono: i fianchi sono ripidi, le vallate strette. Martin Alber, sindaco del comune altoatesino di Brennero, lo ha espresso con poche parole all'inizio del 2023: «Dalla nostra valle a V non sfuggono né gas di scarico, né rumore, né polveri sottili». L'ottava Relazione sullo Stato delle Alpi del 2021 sulla qualità dell'aria nelle Alpi lo documenta così: «In linea generale, la concentrazione di polveri sottili di diametro superiore a 2,5 µm è troppo elevata rispetto ai valori raccomandati dall'Organizzazione mondiale della sanità».

IL LUNGO CAMMINO DALLA STRADA ALLA ROTAIA

Il rimedio collaudato si chiama trasferimento modale. Si tratta di ridurre il traffico privato di auto e camion, di utilizzare maggiormente il

Treno merci al Passo del Brennero, in Austria: il trasferimento su rotaia rende i trasporti meno impattanti sul clima.

come il Klimaticket in Austria o il prossimo biglietto da 49 euro in Germania (p. 18). Nel trasporto merci pesante, il motto è: le merci su ferrovia! Ma nessun'azienda di trasporto merci lo farà volontariamente finché il modo più economico per i camion di attraversare le Alpi è la strada. Sono necessarie misure di incentivazione finanziaria. La Direttiva europea sulla tariffazione delle infrastrutture stradali (Direttiva Eurovignette), rivista nel 2022, prevede un aumento della tariffazione dei costi che il traffico pesante su strada contribuisce a generare, come i danni ambientali, le infrastrutture e i costi sanitari. Purtroppo, la Direttiva Eurovignette non si spinge fino al modello svizzero della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, che rende più vantaggioso il trasporto delle merci su rotaia. In molti Paesi dell'UE, i camion continueranno a circolare con vignette annuali per un certo periodo di tempo, invece di pagare un pedaggio basato sulla distanza percorsa, e le classi di camion a ridotto impatto inquinante saranno indebitamente favorite. L'influenza della lobby stradale a livello europeo è stata molto più forte di quella del trasporto pubblico: una situazione tragica per la regione alpina e le persone che ci abitano. Già nel 2019, il progetto AlplnoCT ha presentato soluzioni più complete, dopo tre anni di collaborazione tra il settore logistico portuale, ferroviario e stradale, società civile e amministrazioni. Nel corso di sette eventi di dialogo organizzati dalla CIPRA, è stato sviluppato un «Toolbox of Action», un manuale multilingue con proposte di soluzioni tecniche e politiche.

Foto: Leonid Andronov



ALLEANZA DEL SEMPIONE: PIETRA MILIARE NONOSTANTE IL TIRO INCROCIATO

È quindi ancora più apprezzabile che la Presidenza svizzera della Convenzione delle Alpi abbia preso l'iniziativa e sia riuscita per la prima volta nel 2022 a riunire attorno a un programma comune i ministeri dell'ambiente e dei trasporti degli otto Paesi alpini. Nella solleggiata mattinata del 27 ottobre 2022, hanno unito le forze nella città alpina di Briga per costituire l'Alleanza del Sempione e avviarsi «verso zero emissioni nette nel settore dei trasporti nelle Alpi al più tardi entro il 2050». Il piano d'azione di accompagnamento mira a realizzare il trasferimento modale e la decarbonizzazione di tutti i trasporti nella regione alpina, nel trasporto merci e nel trasporto passeggeri/e transfrontaliero, nel turismo e nella mobilità locale per il tempo libero. Purtroppo, la delegazione italiana a Briga ha espresso il suo consenso, ma non ha firmato. Il governo nazionale era cambiato poco prima. Il nuovo ministro dei trasporti italiano Matteo Salvini si è opposto a una dichiarazione d'intenti dell'Alleanza del Sempione: un dialogo multilaterale avrebbe dovuto portare a un migliore coordinamento dei pedaggi stradali e quindi a un trasferimento modale dalla strada alla ferrovia. Il ministro Salvini ha respinto questo piano, si è alleato con gli autotrasportatori e ha chiesto che il Tirolo/A elimini i divieti di circolazione notturna e nei fine settimana per i camion, se necessario rivolgendosi alla Commissione UE, benché tali misure porterebbero sollievo anche alle persone connazionali. Il sindaco altoatesino citato all'inizio ha dichiarato a questo riguardo: «Abbiamo spiegato a Salvini che siamo decisamente solidali con i divieti tirolesi – almeno loro stanno facendo qualcosa e noi stiamo beneficiando un po' del divieto di circolazione notturna». Fortunatamente il governatore dell'Alto Adige, Arno Kompatscher, non appoggia il minaccioso mini-

Foto: Alpen-Initiative

Le persone attiviste invitano la politica a ridurre il traffico e proteggere le Alpi.

stro dei Trasporti. Anche in Tirolo, René Zumtobel, l'assessore regionale ai trasporti con esperienza nella politica ferroviaria, sta cercando di trovare soluzioni comuni. La rete delle regioni alpine interessate dal traffico di transito, «iMonitraf!», che essi sostengono, propone un approccio risolutivo pragmatico: lo spostamento graduale del trasporto merci su rotaia entro il 2030. In questo modo si ridurrebbe il numero di viaggi dei camion al Brennero dagli attuali 2,6 milioni a 2,05 milioni entro il 2030, mentre entro il 2050 la quota del trasporto merci su ferrovia dovrebbe passare dall'attuale 27% al 50%. Obiettivi di trasferimento modale simili potrebbero essere fissati anche per tutti gli altri corridoi di transito e perseguiti in modo coordinato. L'esperta di trasporti Helen Lückge (pag. 14) è considerata la mente di iMonitraf!

LE CAPACITÀ DI TRAFFICO RIMANGONO LIMITATE

Tutti gli obiettivi fissati si basano su un'intuizione centrale: le capacità massime dei collegamenti transalpini sono limitate. Questo vale anche per le nuove linee di pianura e i tunnel ferroviari sotto il Brennero o il Moncenisio, che dovrebbero entrare in funzione negli anni 2030 (p. 23). Stesso discorso per le strade. Per trovare le migliori soluzioni possibili, queste capacità vanno considerate come dei tubi intercomunicanti. Si possono spostare i flussi di traffico, ma non si può aumentare la capacità complessiva. Di conseguenza c'è bisogno di una gestione del traffico congiunta e panalpina che includa anche la Svizzera. È importante proteggere la popolazione nelle Alpi e intorno alle Alpi, ma non i profitti a breve termine. Dopo tutto, il traffico è fatto da e per le persone. ▲

Kaspar Schuler

Direttore CIPRA Internazionale

«La salute prima di tutto!»

Lasciare l'auto in garage e sfruttare il tragitto per recarsi al lavoro e per fare dell'esercizio fisico: un esperimento condotto a Lione/F dimostra come ciò sia benefico per la nostra salute. La responsabile del progetto **Lucie Verchère** spiega quali sono stati i principali fattori di motivazione.



Lucie Verchère, psicologa di formazione, è stata responsabile della missione «Tempo e servizi innovativi»

nella città di Lione, e si è occupata in particolare del tema «Tempo e mobilità». Attualmente lavora nella rete «Tempo territorial» dove accompagna le misure nell'ambito delle politiche temporali.

www.tempoterritorial.fr

«**1000 Bornes**» è un esperimento durato 9 mesi (2020-2021) nella zona di Lione, nell'ambito di un programma europeo Melinda, gestito dalla città di Lione in collaborazione con l'associazione regionale AURA-EE insieme ad altri cinque Paesi della regione alpina. Il progetto ha dimostrato che essere fisicamente attivi/e e abbandonare l'auto fa bene alla salute.

www.millenaire3.com/ressources/bilan-du-projet-melinda-1000-bornes (fr)

Quanto è stato difficile trovare persone volontarie per l'esperimento?

Per prima cosa abbiamo dovuto trovare 50 persone volontarie tra i/le dipendenti della città di Lione che per andare al lavoro volessero abbandonare l'auto e camminare o andare in bicicletta. Fortunatamente non è stato un problema e abbiamo superato questo numero molto rapidamente. Ad ogni persona è stato consegnato un odometro che registrava il numero di passi giornalieri.

Quali sono state le principali motivazioni per la partecipazione?

La salute al primo posto! Nel sondaggio sono emerse diverse ragioni di partecipazione, ma la salute è risultato l'aspetto più importante. I/le partecipanti attribuivano importanza agli appuntamenti medici del progetto, perché questi colloqui non solo fornivano una valutazione medica oggettiva, ma consentivano anche una valutazione personale della propria salute o forma fisica. Al secondo posto c'erano il desiderio di cambiare le abitudini di mobilità e l'interesse per i temi della mobilità e dell'ecologia.

Come avete motivato i/le partecipanti?

Uno dei fattori del successo e della buona accoglienza è stata la componente ludica, per far passare in secondo piano il carattere sperimentale e mantenere un alto livello di motivazione. Nonostante i mesi della crisi da coronavirus, la maggior parte dei/delle partecipanti è stata comunque coinvolta nella valutazione finale. A metà del progetto abbiamo organizzato un concorso con premi in palio. Un altro evento è stata la giornata in compagnia allo stadio Groupama, dove abbiamo presentato i risultati. In breve, come dimostrano numerosi studi sul cambiamento dei comportamenti, i suggerimenti e gli approcci tecnici da soli non bastano: bisogna accompagnare per convincere e mettere le persone al centro delle misure.

Qual è stato il risultato dell'esperimento?

L'esperimento è stato un successo. Nel sondaggio finale, i/le partecipanti hanno dichiarato di aver avvertito un leggero miglioramento a livello di mancanza di respiro, stanchezza e qualità del sonno. Tuttavia, non hanno ritenuto di aver perso peso. Altri benefici sono stati un maggiore rilassamento e una riduzione dello stress, oltre a una maggiore energia. ▲

Maya Mathias, CIPRA Internazionale

Foto: privato



Il traffico motorizzato del tempo libero sulla Via del Sale deve essere regolamentato.

Godersi la natura invece di mangiare polvere

Sulla Via del Sale, dove un tempo transitavano eserciti, mercanti, pastori transumanti e contrabbandieri, oggi incontriamo persone che praticano il ciclismo, l'escursionismo e ancora molte – troppe – il motociclismo e i fuoristrada. La via verso una riduzione dei rumori e dei gas di scarico è stata tracciata, dobbiamo solo percorrerla.

Sono circa 2000 i chilometri di strade militari realizzate tra il 1700 e gli anni '30 del secolo scorso lungo le Alpi Occidentali, tra Liguria e Piemonte. Strade di alta quota che, assieme ad una serie imponente di opere difensive, costituiva il cosiddetto Vallo Alpino Occidentale. Una volta venuta meno la funzione militare, questo patrimonio storico e culturale, dapprima abbandonato e lasciato al degrado nonché ad una fruizione turistica del tutto priva di regole, è stato in parte recuperato e destinato ad una frequentazione più controllata. Si tratta di percorsi con fondo stradale sterrato che per lunghi tratti superano i 2000 metri di quota, praticabili quasi esclusivamente nel periodo estivo, che attraversano altipiani selvaggi e praterie alpine, costeggiano montagne impervie e sovrastano imponenti balze rocciose.

Di questa viabilità di alta quota, uno dei tratti più famosi è quello che prende il nome di Alta Via del Sale. Attraverso le Alpi Liguri mette in collegamento il Piemonte con la Liguria e da qui consente di proseguire fino al mare (Via del Sale per il commercio del sale) interessando in alcuni tratti il territorio francese.

RIDURRE LO SPAZIO AD ENDURO E FUORISTRADA

Qui negli ultimi anni del secolo scorso ogni estate era una sorta di far west: nessuna regola né controlli, un paradiso per le scorribande di fuoristrada, a due o quattro ruote, anche provenienti da paesi dove tali attività mai sarebbero state consentite. I primi tentativi di delimitare aree parcheggio da parte del Parco del Marguareis nel

tratto di sua competenza e le difficoltà dello stesso Ente a far accettare ai comuni italiani e francesi la necessità di porre un freno alla frequentazione motorizzata di quel territorio, tanto affascinante quanto delicato. Il crescente sviluppo del cicloturismo ed in particolare il boom delle e-bike ha fatto capire che non ci sono solo le moto da enduro ed i 4x4 e che quel percorso avrebbe potuto rivelarsi una carta vincente per il turismo della regione.

Da alcuni anni è in vigore una regolamentazione che prevede il pagamento di un pedaggio e soprattutto un numero chiuso (80 autoveicoli e 140 motoveicoli giornalieri) nonché due giornate alla settimana senza traffico motorizzato e con la strada lasciata a disposizione di escursionisti/e e ciclisti/e che hanno la possibilità di godere una straordinaria esperienza outdoor senza rumore, sollevamento di polvere e rischio di essere investiti/e. In futuro sarebbe auspicabile incrementare le giornate di chiusura ai mezzi motorizzati e far rispettare i limiti di velocità.

Diminuendo le auto e le moto diminuirebbero gli incassi, indispensabili per la manutenzione della strada? Credo che le persone praticanti il cicloturismo, messe nelle condizioni di fruire luoghi di rara bellezza, sarebbero disposte a pagare un ticket di accesso, a patto di non dover condividere la strada con auto e moto ed essere costrette a mangiare la loro polvere. Anche i delicati ambienti naturali circostanti ne trarrebbero beneficio. ▲

Francesco Pastorelli
Direttore di CIPRA Italia



Passo dopo passo

Momenti di ispirazione nel trekking a lunga percorrenza lungo la Via Alpina che attraversa tutti e otto i Paesi alpini.

Un sentiero a lunga percorrenza può ispirarci e darci nuova forza. In un saggio, Julien Defois descrive in modo avvincente le sue emozioni durante l'escursione lungo la Via Alpina.

I miei piedi sono a bagno nell'acqua ancora calda del Mediterraneo. 8 ottobre 2022: ho appena terminato la mia seconda escursione lungo la Via Alpina. Questa traversata delle Alpi mi ha reso immensamente ricco. Non una ricchezza in euro o in dollari. Per attraversare le montagne bisogna rinunciare alle cose materiali. Ma in cambio sei coperto/a di tesori, purché tu apra il tuo cuore, pronto/a a ricevere una ricchezza invisibile.

Innanzitutto, bisogna essere disposti/e a lasciar andare. Lasciarsi alle spalle la propria vita sovraccarica, la propria identità di padre, madre, amico/a, collega o dipendente di un'azienda, mettere da parte le preoccupazioni di una quotidianità spesso troppo banale. La montagna ci riconduce all'essenziale: bere, mangiare, dormire, mettere un piede davanti all'altro e ricominciare sempre da capo. La vita diventa molto semplice e il nostro rapporto con il vivente cambia. Passo dopo passo impari ad apprezzare la grazia di un albero che si piega al vento. Ti delizia il canto dell'acqua in un torrente di montagna. Ti meravigli dei colori del cielo al tramonto. La vita è piena di bellezza. Questa bellezza ha aperto i miei occhi, ma soprattutto il mio cuore. Nel percepire la bellezza del vivente, ho provato una gioia forte, serena e fiduciosa. Contemplare la bellezza del vivente significa tornare al momento presente.

La bellezza della vita non ci abbandona. Rimane lì, a portata di mano, in attesa di essere riconosciuta. Io ci vedo un segno di speranza: perfino nei momenti più difficili abbiamo sempre la possibilità di connetterci con questa bellezza, di vivere un momento di presenza e di prenderci una pausa dalle nostre preoccupazioni.

Le montagne sono molto generose. Mi hanno dato gioia, presenza, fiducia e speranza. E questi sono doni così preziosi in questo mondo incerto! Attraversare le Alpi a piedi non è mai stato per me una

questione di attività fisica. Raggiungere il mare non era l'obiettivo del mio progetto. Io volevo prendermi il mio tempo e imparare a vivere in modo diverso, in armonia con la vita dentro di me e intorno a me. Provo una grande gratitudine per tutto il vivente che si è preso cura di me per il tempo di una lunga escursione nelle Alpi. Mi ha reso più forte dentro, più sicuro di me stesso e anche più consapevole della mia fortuna. Perché questa bellezza è gratuita. La guardo e il mio cuore diventa più grande, più amorevole. La vita si prende cura di noi e non chiede nulla in cambio. Eppure dà così tanto. Torno quindi dalla Via Alpina con il desiderio di prendermi cura del vivente che ci circonda. Di ringraziare per tutto ciò che mi ha dato, per poter continuare a vivere bene su questo pianeta e, soprattutto, perché dopo questa traversata delle Alpi amo ancora di più la vita. Grazie alle montagne. Mi hanno insegnato cosa significa ecologia. ▲

→ Il progetto «Via Alpina Youth – walking the change» (P. 22) diffonde conoscenze, idee e possibilità per stili di vita sostenibili, inclusione, protezione dell'ambiente e cambiamento climatico.

Julien Defois, guida alpina di Seyne/F, è uno degli/delle 8 «Explorer» sostenuti/e da una borsa di studio che nell'estate del 2022 ha percorso l'itinerario rosso di lunga percorrenza rivisto della Via Alpina. Si trattava della sua seconda escursione sulla Via Alpina. Questa volta il suo impegno letterario è dedicato al «viaggio interiore» durante l'escursione a lunga distanza.

www.experience-outdoor.com/author/julien-defois (fr)

Foto: Julien Defois

«Perfino gli/le automobilisti/e beneficiano della bicicletta»



Lea Rikato Ružić è un'esperta di pianificazione dei trasporti che vanta 12 anni di esperienza nella mobilità sostenibile. Nel tempo libero è anche presidente della Ljubljana Cycling Network, impegnata a migliorare le condizioni dei/delle ciclisti/e in città. In quest'intervista ad AlpinScena spiega perché anche gli/le automobilisti/e più accaniti/e beneficiano delle città a misura di bicicletta.

Quanto è ciclabile Lubiana?

Siamo nella media. Abbiamo una quota relativamente alta di spostamenti in bicicletta e un'infrastruttura abbastanza ben sviluppata, ma c'è ancora molto margine di miglioramento. Questo si riflette anche sul Global Bicycle Index, dove altre città alpine ottengono un punteggio migliore di Lubiana. Io credo che Lubiana possa imparare da altre città, soprattutto per quanto riguarda i collegamenti ferroviari efficienti e multimodali e le piste ciclabili ben curate per il tempo libero, il turismo e i/le pendolari. Questo aspetto è davvero carente nel nostro Paese, anche se sta lentamente migliorando.

Quali cambiamenti ha notato negli ultimi anni per i/le ciclisti/e a Lubiana?

Negli ultimi anni sono state colmate le maggiori lacune nella rete ciclabile, l'uso della bicicletta in centro è diventato più facile e sicuro, ci sono più parcheggi in tutta la città. BicikeLJ (il servizio di noleggio biciclette comunale) è un servizio molto popolare che noleggia anche bici elettriche. Il numero di ciclisti/e sta lentamente aumentando. Tuttavia, a volte la pianificazione privilegia il traffico automobilistico rispetto al ciclistico; tant'è che, con il semaforo rosso, le auto possono svoltare a destra, il che è pericoloso sia in bicicletta che a piedi. A volte le piste ciclabili non sono adeguatamente segnalate. Ci sono altre cose che dovrebbero essere implementate o che sono almeno in fase di progettazione, ma manca ancora la volontà.

Quali sono i principali aspetti da considerare nella pianificazione di infrastrutture ciclabili?

Mi piace sottolineare la necessità di pianificare secondo il principio 8-80, sia per i/le bambini/e di otto anni che per gli/le ottantenni.

Se va bene per loro, va bene per ogni persona. Non basta ampliare la rete ciclabile. Altre misure sono talvolta ancora più importanti: la limitazione del traffico automobilistico, l'inverdimento delle strade, l'interazione con il trasporto pubblico, il controllo delle auto parcheggiate nelle aree ciclabili, percorsi più brevi in bicicletta che in auto. È importante fornire agli/alle utenti un'esperienza di qualità dal punto di partenza fino all'arrivo, inclusi parcheggi per biciclette sicuri e convenienti.

Chi beneficia della città a misura di bicicletta?

Tutti e tutte. Chi beneficia di più sono i/le residenti che, indipendentemente dall'età, dallo status sociale o dalle limitazioni imposte dalla salute, possono utilizzare un mezzo di trasporto economico che consente loro di spostarsi facilmente da porta a porta. La sicurezza stradale migliora, i/le bambini/e sono più indipendenti, i genitori meno stressati, le persone anziane restano mobili più a lungo. La qualità dell'aria migliora, il rumore diminuisce. I comuni ne traggono vantaggio perché la bicicletta occupa molto meno spazio dell'automobile e lo spazio pubblico può essere utilizzato per offerte più sensate e anche economicamente più interessanti. Perfino gli/le automobilisti/e più incalliti/e traggono vantaggio dall'uso della bicicletta, perché ci sono meno ingorghi. La qualità di vita migliora per tutti e tutte, senza praticamente alcun effetto collaterale negativo. È una soluzione estremamente semplice ed economica a molti problemi urbani, e a volte stento a credere che le città non lo capiscano e non vogliano servirsi della bicicletta – questa vecchia invenzione – a loro vantaggio. ▲

Intervista: **Katarina Žakelj**, CIPRA Slovenia

NATURA IN MOVIMENTO

Sassi che rotolano, foreste che si arrampicano, api che ronzano: in montagna non ci sono solo animali in movimento, ma anche piante e persino intere rocce. Sali in vetta e scopri tutto ciò che cammina, si immerge, cade o vola nelle Alpi.

BUON DIVERTIMENTO!

Andreas Radin,
CIPRA Internazionale

PARTENZA

ARRIVO



32

Il gipeto vola su lunghe distanze: questo rapace reintrodotta si sposta su territori che raggiungono i 400 km².

38

L'aquila reale caccia solitamente sopra il proprio nido, per cui riesce a trasportare prede che pesano il doppio di lei.

37

36

Il permafrost si scongela e le rocce iniziano a rotolare: aumenta il pericolo di cadute di massi e frane.

33



34

35

30

Alcune specie pioniere come l'acetosa di montagna sono alle calcagna dei ghiacciai: crescono dove un anno fa c'era ancora il ghiaccio.

28

Milioni di bovini, pecore e capre si spostano ogni anno verso i pascoli alpini, per poi tornare a valle dopo una media di 90 giorni.

29



27

26

18

L'orso bruno raggiunge velocità fino a 14 metri al secondo: evita quindi di scappare e cammina lentamente all'indietro.

19

20

21

22

23

25

24

Il cambiamento climatico fa sì che anche le piante raggiungano nuove altitudini: entro il 2100 il limite degli alberi nelle Alpi salirà di almeno 400 metri.

15

I lupi migrano spesso lungo le curve di livello e quindi fanno lunghe deviazioni.



14

13

12

11

10

4

Il proteo, anfibio che teme la luce, si immerge nelle riserve d'acqua sotterranee ed è presente in molte grotte.

6

Alla ricerca del polline, le api selvatiche non volano a più di 70-500 metri di distanza dal loro sito di nidificazione.



7

8

9

2

3

1

Gioco da tavolo alpino: per iniziare sono necessari un dado e qualsiasi tipo di pedine, ad esempio fagioli, graffette o mattoncini Lego. Chi approda su un campo di testo deve andare avanti o indietro. Vince chi raggiunge o supera per primo/a il traguardo.

Helen Lückge è impegnata per un cambio di paradigma nella mobilità e nei trasporti.



«La svolta nel campo dei trasporti non si limita al passaggio a trazioni alternative»

Foto: privato

Entro il 2050 tutti i trasporti nell'UE e nella regione alpina dovranno diventare neutrali dal punto di vista climatico. Per raggiungere questo obiettivo non bastano le motorizzazioni alternative, perché il cambiamento nel settore dei trasporti inizia nella testa, afferma l'esperta di mobilità Helen Lückge nell'intervista.

Signora Lückge, lei come si muove ogni giorno?

Sono da sempre un'appassionata di bicicletta, già dai tempi della scuola, ma anche durante i miei studi a Tubinga e negli Stati Uniti. Quando lavoravo a Berlino e a Zurigo ho sempre preferito usare la bici per esplorare i dintorni. È un ottimo modo per spostarsi, non solo in un contesto urbano. Usare la bici ogni giorno mi aiuta anche a schiarirmi le idee, a prendere aria, a creare un po' di distanza. Le idee migliori mi vengono mentre pedalo. Quando in ufficio mi accorgo di essere priva di energie, salgo in bicicletta e a volte scatta qualcosa in me, mi viene un'idea. In famiglia abbiamo avuto un'auto solo per un breve periodo, quando i nostri figli erano piccoli. Ma poi in tempi relativamente brevi si è guastata perché era sempre ferma. L'abbiamo poi scambiata con una cargo bike adatta alle famiglie e ora usiamo il car sharing quando sarebbe difficile girare in bicicletta o in treno. Per i viaggi di lavoro uso il treno.

Qual è il fascino di temi quali la mobilità e il transito?

Nessun settore è così cruciale per il raggiungimento dei nostri obiettivi climatici come questo, ma allo stesso tempo così pesantemente contagiato da emozioni, abitudini e paure. Proprio nel settore dei trasporti ci rendiamo conto se siamo davvero seri/ie riguardo alla protezione del clima e agli obiettivi che ci siamo prefissati. Trovo la complessità del trasporto di transito molto interessante, tutto è strettamente interconnesso. Ci sono continuamente nuove tendenze, nuove idee e nuove soluzioni, da affrontare anche a livello analitico.

In altri settori le emissioni di CO₂ stanno diminuendo, mentre nei trasporti sono addirittura aumentate. Che cosa non sta andando per il verso giusto?

Nel trasporto merci, dopo il piccolo calo causato dalla pandemia, i volumi stanno aumentando di nuovo in modo incontrollato e continueranno ad aumentare, se si guardano le previsioni a livello europeo. Si prevede un volume crescente di trasporto merci per tutti i corridoi di transito. E la maggior parte di questi trasporti avviene ancora su strada. Inoltre, soprattutto nel trasporto merci, la percentuale di veicoli con tecnologie di trazione alternative è molto ridotta; la maggior parte della flotta è ancora alimentata a diesel. Anche sul fronte dei/delle passeggeri/e, l'uso di mezzi privati a motore gioca ancora un ruolo principale. Le nostre distanze sono diventate più lunghe anziché più brevi e anche i veicoli sono diventati più grandi anziché più piccoli. Pertanto, questi dati non sono sorprendenti. Dimostrano che nel settore della mobilità sono necessari molti sforzi aggiuntivi.

Tuttavia, la maggior parte delle persone nelle Alpi vive in campagna e spesso dipende dall'automobile.

Effettivamente, rendere la mobilità neutrale dal punto di vista climatico è molto più difficile che in un contesto urbano. Tuttavia, date le tecnologie e la disponibilità di soluzioni, sono fiduciosa che le forme di mobilità sostenibile siano a disposizione anche per le aree rurali. Le distanze percorse sono spesso molto più brevi di quanto si pensi, anche in un contesto rurale. Oggi i veicoli sono mediamente poco occupati. In Austria, ad esempio, il tasso medio di occupazione di un'auto è di 1,1 persone. Qui c'è ovviamente un potenziale elevato per aumentare l'efficienza. Le soluzioni digitali di ride sharing potrebbero da sole apportare un massiccio miglioramento, soprattutto nel traffico pendolare. Anche il car sharing e le soluzioni di condivisione multimodale riducono la dipendenza dalla propria auto. Allora non tutte le famiglie avranno bisogno di due auto. E, naturalmente, il trasporto pubblico deve essere ampliato per contribuire all'abbandono dell'auto privata.

Cosa significa la condivisione multimodale per la nostra mobilità?

Avere a disposizione diversi veicoli e tecnologie, non solo la piccola auto del car sharing, ma anche un'auto più grande se c'è bisogno di trasportare qualcosa. Potere anche prendere in prestito una cargo bike, magari anche un'elegante e-bike, se qualche giorno d'estate si desidera andare al lavoro in bicicletta senza doverne comprare una. Significa avere semplicemente un parco veicoli più ampio con cui poter viaggiare in modo multimodale.

Molte di queste cose sono già possibili oggi, ma non riusciamo ancora a ridurre le emissioni. Come dovrebbe cambiare la situazione entro il 2050?

In molti casi si tratta più che altro di una questione di testa. Le soluzioni sono già disponibili oggi e non c'è più tempo da perdere. Non possiamo più aspettare che una nuova tecnologia salvifica trasformi finalmente la nostra mobilità. Purtroppo, però, c'è una forte pressione dalla parte opposta. Soprattutto in Germania, è evidente come l'industria automobilistica svolga ancora un ruolo centrale nello sviluppo e nel successo economico. Molti/e operatori/trici del settore hanno ancora difficoltà a passare a nuovi modelli di business. Deve semplicemente esserci chiarezza sul fatto che la trasformazione dei trasporti va oltre il semplice passaggio dal motore a scoppio all'auto elettrica. Io però sono convinta che non si tratti di uno sviluppo lineare. Le soluzioni di mobilità alternativa stanno diventando sempre più attraenti e a un certo punto ci sarà una grande svolta: arriverà un momento in cui possedere una grande auto con cui andare da A a B non sarà più un >

«Le distanze percorse sono spesso molto più brevi di quanto si pensi, anche in un contesto rurale.»

L'ESPERTA DI MOBILITÀ

Helen Lückge lavora come consulente indipendente all'interfaccia tra politiche climatiche, ambientali e dei trasporti, e collabora con il Comitato consultivo sul clima alpino. Lückge ha contribuito a definire il sistema di obiettivi climatici alpini della Convenzione delle Alpi e la nona Relazione sullo Stato delle Alpi sulle città alpine, pubblicata nel 2022. Il suo lavoro si concentra sulla valutazione economica di scenari, sulle misure e sugli strumenti operativi e sugli sviluppi strategici in materia di protezione del clima, adattamento ai cambiamenti climatici e mobilità sostenibile. Ha partecipato alla creazione del quadro politico per il sistema europeo di scambio delle quote di emissione (ETS) e dal 2007 accompagna la rete alpina «iMoni-traf!», che promuove il trasporto e il transito sostenibile.

www.climonomics.de

irresistibile status symbol, anzi sarà l'esatto opposto. Arriveremo a un nuovo equilibrio. Sarà fondamentale sviluppare una nuova narrazione positiva. Invece di parlare di paura e rinuncia, dobbiamo renderci conto che si tratta di un cambiamento che possiamo modellare noi stessi/e e che contiene molti aspetti positivi. Il nostro attuale sistema di mobilità, fortemente incentrato sull'automobile, è discriminatorio per molte persone. Non tutte hanno accesso a un'auto, molte non hanno nemmeno la patente di guida o non possono averla e non possono raggiungere le loro destinazioni. Soprattutto i/le bambini/e, in un contesto urbano, soffrono del fatto che lo spazio pubblico

disponibile è scarso, perché è già in gran parte destinato alle automobili. Se questo spazio fosse liberato, ci sarebbe una nuova ed entusiasmante libertà di progettazione per sviluppare soluzioni creative.

Le utopie di città senza auto non evocano forse un futuro irrealizzabile nella vita di tutti i giorni?

Le utopie e gli scenari futuri ci aiutano ad adottare nuove prospettive e ad ampliare il nostro orizzonte. Spesso solo a prima vista le utopie non sono realizzabili nella vita quotidiana. Ci sono esempi in cui si può vedere che una città è partita con una visione chiara – per alcuni un'utopia – che ora è reale. Pensiamo a Copenaghen o a Barcellona. «Copenaghenize» è diventato un concetto a sé stante, che mostra bene come si sia partiti/e dall'utopia per arrivare a un contesto realistico.

Con l'Alleanza del Sempione, i governi dei Paesi alpini si sono impegnati a rendere i loro trasporti neutrali dal punto di vista climatico entro il 2050. Come valuta questo piano d'azione?

L'Alleanza del Sempione va considerata un piccolo successo. È la prima volta che i Ministri dell'Ambiente e dei Trasporti concordano insieme un piano d'azione e s'impegnano congiuntamente per attuarlo. Naturalmente contiene molti approcci che abbiamo già coperto con il Piano d'azione per il clima alpino, ma l'impegno da parte della politica dei trasporti aggiunge una nuova dimensione.

L'Alleanza non è giuridicamente vincolante.

Il piano d'azione è comunque importante: per dare maggiore visibilità ai progetti farò, per poter scambiare meglio le informazioni sui modelli di successo a livello transfrontaliero, per rafforzare ulteriormente la cooperazione, soprattutto tra trasporti e ambiente. Il piano d'azione cita già alcuni temi, come ad esempio l'espansione del Klimaticket austriaco. Se si riuscisse a estenderlo oltre confine, in altri Paesi, avremmo raggiunto un importante traguardo.

Uno dei maggiori problemi è il traffico merci transalpino. Come cambiarlo?

Dal 2005 collaboriamo con la rete «iMoni-traf!» per una strategia comune di gestione del traffico di transito. Il passaggio dalla strada alla ferrovia svolge chiaramente un ruolo centrale. La Svizzera ha dimostrato come questo modello possa funzionare. È necessario un forte sistema di incentivi basato sui prezzi, come in Svizzera con la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, e un'infrastruttura ferroviaria di alta qualità. Al Brennero lo sviluppo delle infrastrutture è in ritardo, ma sta arrivando. Tuttavia, per misure di tariffazione efficaci l'Austria ha bisogno di sostegno lungo l'intero corridoio del Brennero, poiché la sezione austriaca sull'asse del Brennero è breve. Come secondo elemento importante, tuttavia, vediamo già un passaggio accelerato a tecnologie di trazione alternative. Anche questo contribuirà a ridurre i gas di scarico sui corridoi transalpini. È chiaro che non saremo in grado di trasferire tutte le merci sulla ferrovia, come si può già vedere in Svizzera. Naturalmente, ci sarà sempre una parte dei viaggi sulla strada che non potrà essere spostata, e questa parte rimanente dovrebbe essere semplicemente più pulita possibile. In questo ambito la regione alpina ha il potenziale per fare da apripista.

Gli ordini online sono aumentati rapidamente con la pandemia del coronavirus. Quanto contribuiscono al traffico merci?

Consumiamo i prodotti che sono in movimento anche nel trasporto merci transalpino e quindi influenziamo il trasporto in maniera determinante attraverso la nostra domanda. È chiaro che più acquistiamo e consumiamo prodotti locali e regionali, più possiamo ridurre le distanze di trasporto e quindi rafforzare le catene di valore regionali. Contribuiamo alla svolta nei trasporti non solo con la nostra mobilità, ma anche con il nostro comportamento di consumatori/trici. ▲

Michael Gams
CIPRA Internazionale (Intervista)

Quel che muove i/le giovani

Mobilità accessibile, transfrontaliera e rispettosa del clima nelle Alpi: è questo l'impegno di **Louise Drompt** e **Marc Stannartz** nella Consulta dei/delle giovani della CIPRA.

«Non devo necessariamente sorvolare un oceano per vivere un'esperienza che mi cambia la vita»: Louise Drompt ne è convinta. Nell'estate del 2018, la giovane svizzera ha attraversato le Alpi in treno e autobus nell'ambito del progetto «Youth Alpine Interrail» della CIPRA. Era la prima volta che viaggiava da sola, intraprendeva escursioni per conto proprio e incontrava nuove persone lungo il percorso. Un'esperienza che ha cambiato la sua idea del viaggiare. Da allora, la 24enne studentessa di scienze politiche è impegnata nella Consulta dei/delle giovani per una mobilità sostenibile.

VIAGGIARE IN MANIERA SEMPLICE E SOSTENIBILE

La visione porta il nome di AlpTick, un biglietto accessibile per il trasporto pubblico in tutto lo spazio alpino: è questa la visione della Consulta dei/delle giovani. Si tratta di rendere i viaggi più semplici, sostenibili e attraenti, per avvicinare i/le giovani alla diversità culturale e naturale. Per diffondere l'idea, i membri del CYC hanno svolto un lavoro di persuasione presso istituzioni come la Convenzione delle Alpi e la Strategia macroregionale per lo Spazio Alpino (Eusalp). Nel 2020, ad esempio, hanno organizzato un tavolo di discussione online con circa 40 rappresentanti della politica e del trasporto pubblico. Marc Stannartz ha sperimentato in prima persona quanto possa essere complicato il trasporto pubblico. Nel progetto #GönnDirÖffis del «Jungen Forum» della CIPRA Germania, ha impiegato due giorni per coprire una distanza di circa 100 chilometri perché mancavano le coincidenze. «Contribuire a plasmare in modo prezioso la regione alpina in cui viviamo» è la motivazione che lo spinge a lavorare nell'ambito del CYC per viaggiare in modo rispettoso del clima. Il problema principale nell'attuazione del biglietto alpino è la mancanza di cooperazione tra i decisori responsabili e i gestori della mobilità nelle regioni interessate. «Per questo è necessaria una cooperazione a livello europeo o della Convenzione delle Alpi», riassume il trentenne.

«NOI CONTINUIAMO A RIMANERE OSTINATI/E»

Nell'ottobre 2022, il CYC ha registrato due importanti successi: alla Conferenza delle Alpi di Briga/CH, i Paesi alpini hanno costituito l'«Alleanza del Sempione» per rendere i trasporti neutrali dal punto di vista climatico entro il 2050. Hanno anche incluso il biglietto alpino

Un unico biglietto per tutti i Paesi alpini. E' questa la visione della Consulta dei/delle giovani della CIPRA.



nel loro piano d'azione. Inoltre, la Convenzione delle Alpi ha integrato l'idea nel sistema alpino di obiettivi per il clima 2050. «Questo significa che i Paesi alpini hanno confermato il progetto e vogliono svilupparlo ulteriormente: un'enorme pietra miliare per noi», si rallegra Louise. Per Marc è chiaro: «La volontà politica c'è, ma mancano ancora la cooperazione e l'attuazione». Ci vorrebbe un Paese che si assuma le proprie responsabilità e svolga un ruolo guida. Louise e Marc continuano ad impegnarsi in questo senso nella Consulta dei/delle giovani della CIPRA: «Noi continuiamo a rimanere ostinati/e affinché i Ministri non dimentichino ciò che hanno firmato». ▲

Maya Mathias, CIPRA Internazionale

10 ANNI DI CONSULTA DEI/DELLE GIOVANI DELLA CIPRA

Cosa determina una buona vita nelle Alpi? In occasione del suo compleanno, la Consulta dei/delle giovani della CIPRA affronta il tema della qualità di vita. Da 10 anni i/le giovani adulti/e della Consulta dei/delle giovani della CIPRA si impegnano per una maggiore sostenibilità e partecipazione giovanile nelle Alpi. Nel 2016, provenendo da diversi Paesi alpini, hanno raggiunto Grassau/D, per partecipare alla Settimana Alpina, con i mezzi pubblici. La conclusione: la mobilità transfrontaliera è sorprendentemente complicata e costosa. Da questa esperienza è nato il progetto «Youth Alpine Interrail» della CIPRA, con cui dal 2018 i/le giovani viaggiano attraverso le Alpi in modo ecologico ed economico. Con il progetto AlpTick, il CYC vuole creare un'offerta valida tutto l'anno.

www.cipra.org/it/cyc

Pionieri/e della mobilità

Camminare di più, gestire i/le visitanti, andare in auto insieme, trasportare in modo più efficiente: in tutto lo spazio alpino, iniziative, progetti e decisioni politiche favoriscono il passaggio a una mobilità rispettosa del clima e dell'ambiente.

Pianificare meglio la pedonabilità

Strade larghe, lunghe fasi semaforiche, mancanza di rampe per sedie a rotelle, emissioni di rumore e polveri sottili: tutto questo rende gli spostamenti a piedi poco attraenti. Un problema serio sono soprattutto le auto parcheggiate, come ha rivelato uno studio sui piani di pedonabilità (Walkability Plans) in Slovenia. Nel 2022 la CIPRA Slovenia ha sviluppato tali piani per i comuni di Velenje e Pirano in collaborazione con persone esperte e gruppi di interesse locali. I «Walkability plans» aiutano i comuni aderenti a tenere maggiormente conto delle esigenze delle persone che si spostano a piedi. Le scuole sono fondamentali per cambiare i comportamenti di mobilità. Per questo, uno dei punti focali del progetto è stato l'uso dei cosiddetti «Pedibus». I/le bambini/e si incontrano alle fermate dei pedibus e si recano a scuola a piedi insieme a supervisori adulti/e.



Le offerte di car sharing crescono rapidamente.

Condividere l'auto

In media, ogni auto in movimento è occupata solo da 1,1 persone in Austria, 1,6 in Italia e 1,7 in Francia. Secondo uno studio dell'Agenzia europea per l'ambiente, le auto vengono usate in media per soli 48 minuti al giorno. Queste cifre chiariscono il vero problema, al di là di tutte le discussioni sulle motorizzazioni alternative: dobbiamo usare le auto in modo più efficiente. Con i fornitori professionali di carsharing come Caruso/A, i/le clienti possono prenotare le auto tramite un'App e le persone in possesso di un abbonamento annuale ai trasporti pubblici ricevono uno sconto aggiuntivo. Inoltre, è possibile condividere l'auto privata con amici, amiche o conoscenti. Il problema dei veicoli poco occupati potrebbe essere risolto con il ride sharing, cioè la condivisione di un veicolo, ad esempio tramite agenzie di carpooling come BlaBlacar/F o Ummadum/A. Hanno lo stesso effetto dei classici servizi di carpooling o dell'autostop: ogni posto occupato significa un'auto in meno sulla strada.



Offrire abbonamenti annuali a prezzi vantaggiosi

Invece di scaricare la responsabilità sui privati, la politica può gestire attivamente la svolta dei trasporti. In Svizzera esiste un abbonamento annuale generale ai trasporti pubblici e anche il Klimaticket introdotto in Austria nel 2021 è considerato una pietra miliare. Le persone che lo posseggono possono utilizzare tutti i trasporti pubblici del Paese per 3 euro al giorno. In Germania sono stati venduti 52 milioni di biglietti mensili da 9 euro lanciati nell'estate del 2022. Nel 2023, il Deutschlandticket diventerà un'offerta permanente. Ma non tutti/e hanno bisogno di un biglietto annuale. Fornitori come SimplyGo! in Austria o FAIRTIQ in Svizzera semplificano l'acquisto di biglietti per viaggi singoli: con un'applicazione per smartphone che utilizza la geolocalizzazione, i/le passeggeri/e di treni e autobus possono effettuare il check-in e il check-out in modo flessibile.

Consegnare i pacchi con cargo bike

Ordinare online con consegna a casa: questo trend è stato ulteriormente accelerato dalla pandemia da coronavirus. Soprattutto il cosiddetto «ultimo miglio» è spesso servito da diversi servizi di consegna in parallelo; in casi estremi, tre veicoli diversi trasportano tre pacchi allo stesso indirizzo in un solo giorno. Una logistica ottimizzata e l'uso di e-car o cargo bike possono aiutare a evitare tutto ciò. Nel 2021, il progetto pilota «Inns'paket» dell'Università di Innsbruck/A ha testato per un mese la consegna tramite cargo bike insieme a fornitori di servizi di consegna pacchi e altri partner. «Noi stessi/e siamo rimasti/e sorpresi/e dall'efficienza di questo metodo di consegna», afferma il responsabile del progetto Stephan Tischler. Ora sta pianificando un progetto interregionale a lungo termine, in collaborazione con un grande partner logistico, la città di Torino e il centro di ricerca Eurac di Bolzano/I.

Foto: CarsharingNata

Foto: Innspaket, Alpine Pearls, Dietmar Dengler, peters452002/flickr.com

Viaggiare verso le destinazioni di vacanza nel rispetto dell'ambiente

Nei comuni alpini come Zermatt, Saas Fee, Serfaus e Chamois c'è una cosa che quasi non esiste: il traffico automobilistico. Il comune turistico svizzero di Zermatt è privo di auto fin dal 1988, ad eccezione dei veicoli elettrici appositamente autorizzati e dei taxi trainati da cavalli. Anche a Saas Fee/CH si usano piccole auto elettriche per trasportare i bagagli degli ospiti. La località di Serfaus/A è chiusa alle auto solo durante la stagione invernale. Qui, dal 1986, una funicolare a levitazione aerodinamica serve quattro fermate. Il piccolissimo comune di Chamois, in Valle d'Aosta/Italia, è raggiungibile solo con la funivia. Chamois è una delle Perle Alpine, un'associazione di comuni alpini che sostengono il turismo ecologico e la mobilità dolce. Gli/le ospiti vi si recano senza stress in autobus o in treno e sono rispettosi/e dell'ambiente anche in loco con carte di mobilità, e-bike o e-car. ▲

Andreas Radin e Michael Gams, CIPRA Internazionale

Le cargo bike sono parte di una logistica ottimizzata.



In vacanza senza auto e senza stress: molti comuni alpini sono dei precursori in questo senso.

PENDOLARI ATTIVI/E NELLA VALLE DEL RENO

Una riduzione di 350 tonnellate di CO₂ e del 6% di utilizzo dell'auto per recarsi al lavoro: è questo il risultato del sondaggio finale condotto su circa 1.500 dipendenti di aziende pilota in Austria e nel Liechtenstein. Le misure relative alla mobilità hanno motivato circa il 40% delle persone intervistate a utilizzare più spesso la bicicletta, i trasporti pubblici o il car pooling. Con una serie articolata di misure, il Principato del Liechtenstein, il Land Vorarlberg e il Cantone di San Gallo hanno lavorato al progetto transfrontaliero triennale Interreg Amigo, dal 2019 al 2022, per promuovere un modo di recarsi al lavoro salutare, rispettoso del clima e attivo. Insieme alla CIPRA Internazionale, all'Istituto per l'Energia del Vorarlberg e ad aks Gesundheit, hanno sviluppato il programma pilota beWEGt, hanno testato questa e altre misure di mobilità nelle aziende, organizzato eventi nella regione, svolto un lavoro di motivazione e sensibilizzazione e diffuso i risultati nei tre Paesi.

www.cipra.org/it/amigo

Corsi d'acqua vivi: una grande opportunità

Molti grandi fiumi come il Rodano e il Reno nascono nelle Alpi svizzere. Per molte persone sono il simbolo di una natura incontaminata. Perfino qui, però, solo un decimo dei corsi d'acqua è considerato ancora intatto. E anche questi fiumi dinamici e selvaggi, con paesaggi golenali ricchi di specie, sono minacciati. Il passaggio alle energie rinnovabili fa dimenticare che l'energia idroelettrica mette a rischio la biodiversità, spiega [Salome Steiner](#).



Foto: Katharina von Steiger (p. 20), Marta Corrà (p. 21)

Le nuove aree proglaciali e le piane alluvionali alpine, come in questo caso sotto il ghiacciaio del Trift, offrono un notevole potenziale per la protezione e la promozione della biodiversità. Esse meritano una protezione integrale con il divieto di realizzazione di impianti per la produzione di energia.

Il declino della diversità animale e vegetale è uno dei problemi più pressanti dei nostri tempi. Anche la diversità nei corpi idrici ne risente fortemente. Più di un quinto delle specie minacciate di estinzione o estinte in Svizzera sono legate ai corpi idrici, un altro quinto alle rive e alle zone umide. Questo anche a causa della frammentazione e della distruzione del loro habitat. In Svizzera, infatti, dal 1850 è scomparso oltre il 90% delle pianure alluvionali. In totale, circa il 19% del territorio svizzero è ancora considerato naturale. E queste aree si trovano principalmente in alta montagna e nelle zone glaciali.

DESERTO DI PIETRE? HOTSPOT DI BIODIVERSITÀ!

Lo scioglimento dei ghiacciai espone aree che offrono spazio per uno sviluppo della natura con poca influenza umana. Nelle depressioni possono svilupparsi laghi e, a lungo termine, torbiere. I delta si formano all'ingresso dei laghi e nelle zone interessate da esondazioni poco profonde si sviluppano pianure alluvionali. Come tutte le piane alluvionali, anche queste offrono un enorme potenziale di grande biodiversità. Quello che a prima vista sembra un deserto di pietra, può offrire un habitat. Un esempio: nel 2012, circa 50 esperti/e di biodiversità provenienti dalla Svizzera e dall'estero si sono riuniti/e nella regione della Furka. Il loro obiettivo era quello di censire un paesaggio naturale unico nel suo genere. Invece di un deserto di pietra, hanno trovato 2098 specie. Un vero e proprio hotspot di biodiversità a circa 2500 metri di altitudine! Per capire come la natura si sviluppa senza essere influenzata dall'essere umano, c'è bisogno di territorio vergine. Ma questo è una grande rarità in Svizzera. Lasciamo che la dinamica si sviluppi, invece di usare e distruggere subito questi paesaggi unici ed eccezionali. Con le nuove piane alluvionali create, abbiamo la straordinaria opportunità di restituire qualcosa alla natura.

CORSI D'ACQUA ALPINI SOTTO PRESSIONE

Nonostante queste opportunità, la situazione è preoccupante: già nel 1992, la CIPRA stimava che la lunghezza dei corsi d'acqua seminaturali nelle Alpi fosse solo del 9,6%. Nel 2014, il WWF ha confermato questo dato nel suo studio «Save the Alpine Rivers». Secondo questo studio, l'89% dei fiumi è considerato compromesso. La regimazione dei fiumi alpini è incominciata all'inizio del XIX secolo. In una prima fase si trattava di migliorare la navigabilità, proteggere gli insediamenti dalle inondazioni e guadagnare terreno coltivabile. Verso la fine del XIX secolo vennero edificate le prime grandi centrali idroelettriche nelle Alpi. L'espansione dell'energia idroelettrica continua sistematicamente anche oggi. Inoltre, nel XX secolo sono state costruite numerose dighe per regolare il deflusso dell'acqua, proteggere dalle inondazioni e generare energia. Innumerevoli fiumi alpini sono stati così rettificati, regimati, imbrigliati, arginati o deviati. Da allora, la mancanza di flussi residui, i flussi discontinui e le strutture trasversali hanno avuto un impatto sulle condizioni di deflusso e sui sedimenti alluvionali, nonché sulla connettività longitudinale dei corsi d'acqua. Di conseguenza si è verificata una massiccia compromissione della flora e della fauna. Le specie indicatrici tipiche dei fiumi alpini, come la tamerice alpina, sono ora considerate in pericolo. Altrettanto impattante è l'enorme rete di gallerie sotterranee che mina le Alpi. Nonostante le norme di

legge sulle acque residue, in oltre 100 prese la quasi totalità dell'acqua dei nostri torrenti alpini continua a scomparire in gallerie sotterranee, lasciando dietro di sé alvei morti e prosciugati. Dobbiamo affrontare compiti imponenti e lungimiranti: la protezione e il miglioramento degli habitat per fermare l'enorme perdita di biodiversità. La riduzione delle emissioni di CO₂ per rallentare il cambiamento climatico. Entrambe le sfide sono interdipendenti. Nel corso della transizione energetica, quindi, la diversità delle specie e degli habitat non deve essere dimenticata. In Svizzera viene sfruttato il 99,5% del potenziale idroelettrico. Di conseguenza, i corpi idrici sono gli habitat più minacciati. Oggi solo il 5% dei nostri corsi d'acqua è considerato più o meno intatto. È troppo poco. Gli habitat dei corsi d'acqua seminaturali devono divenire un'infrastruttura ecologica rappresentante una parte significativa della superficie del Paese. Sebbene l'energia idroelettrica sia rinnovabile, il suo utilizzo comporta un pesante impatto sui corpi idrici e sul paesaggio. Per evitare un'ulteriore perdita di corpi idrici dinamici, è necessaria una visione d'insieme che tenga conto delle distruzioni e delle compromissioni già avvenute. ▲



Salome Steiner è la direttrice di Aqua Viva. Ha studiato biologia all'Università di Berna, specializzandosi in ecologia.

BIOTOPPI SEMPRE PIÙ SOTTO PRESSIONE

Alla fine del 2022 l'UE ha adottato un regolamento d'emergenza che aggira in larga misura i controlli sulla protezione del paesaggio e delle specie a favore dei progetti energetici. Anche il Parlamento svizzero sta negoziando la deregolamentazione della legislazione in materia di acqua, protezione della natura e pianificazione territoriale. Sebbene lo scorso inverno non si sia verificata una carenza di energia elettrica, il tema è ancora al centro del dibattito politico. Sono a rischio pure i biotopi protetti a livello nazionale, anche se coprono solo il 2,2% della superficie del Paese. Per questo motivo, nel marzo 2023 la CIPRA Svizzera ha organizzato, insieme alle sue organizzazioni affiliate, una manifestazione davanti al palazzo del Parlamento di Berna. Contemporaneamente, il governo austriaco ha approvato una legge per accelerare le valutazioni di impatto ambientale relativamente ai progetti energetici. L'associazione ambientalista aveva avvertito in anticipo che l'espansione delle centrali elettriche non doveva avere come conseguenza la distruzione della natura.

www.cipra.org/posizione-energia-idroelettrica



All'inizio del progetto «Bon Appetit!» gli studenti e le studentesse del ginnasio di Vaduz si sono dedicati/e alla cucina sana e rispettosa del clima.

Buon appetito!

Dal campo alla tavola: nel progetto «Bon Appetit!», alcuni/e giovani lavorano la terra, assaggiano e trasformano prodotti regionali e visitano le aziende agricole della loro regione.

Il nostro sistema alimentare globale è responsabile di circa il 37% delle emissioni di CO₂ a livello mondiale. Per una maggiore tutela dell'ambiente e del clima dobbiamo non solo rendere più sostenibili la produzione alimentare e l'utilizzo del suolo, ma soprattutto i nostri consumi. Il progetto insegna ai/alle giovani della regione alpina

l'impatto del consumo alimentare sull'ambiente, sul clima e sulla società. Durante tre incontri internazionali nel 2023, i/le giovani della Francia e del Liechtenstein affrontano il tema. Piantano ortaggi, cucinano e mangiano insieme, sviluppano soluzioni sostenibili e mettono in pratica le idee. La CIPRA realizza il progetto insieme ai partner Ackerschaft, Feldfreunde, il Gymnasium Vaduz e l'Associazione «Au Maquis». Il progetto è finanziato dal programma Erasmus + dell'Unione Europea.

www.cipra.org/innovazione-sociale

Rafforzare le reti pastorali

Il pascolo nelle Alpi è essenziale per la conservazione di un paesaggio culturale e di una biodiversità unici. Il ritorno del lupo è solo una delle tante sfide per il lavoro pastorale: misure di protezione delle greggi, promozione della biodiversità e lavoro di sensibilizzazione per evitare conflitti con altri/e utenti della regione alpina. Per affrontare queste sfide, il trasferimento di conoscenze tra i/le pastori/e dei diversi Paesi alpini è indispensabile. La CIPRA promuove questo scambio di conoscenze con il progetto «Dialogo sul lupo – Rafforzare le reti pastorali nelle Alpi». Tra le altre cose, il team del progetto sta testando un ulteriore modulo di formazione per i/le pastori/e in collaborazione con gli/le esperti/e e compilando un piccolo dizionario con i principali termini relativi alla pastorizia nelle quattro lingue alpine: tedesco, francese, italiano e sloveno. Il progetto è finanziato dal Ministero federale tedesco per l'ambiente, la conservazione della natura, la sicurezza nucleare e la protezione dei consumatori (BMUV), dalla Fondazione unaterra e dalla Fondazione Temperatio.

www.cipra.org/natura-e-persone

Via Alpina per tutti!

La Via Alpina è un itinerario escursionistico di lunga percorrenza che collega tutti i Paesi alpini, favorisce lo spirito alpino, sottolinea la diversità alpina e mette in evidenza iniziative sostenibili lungo il percorso. Il progetto «Via Alpina Youth – walking the change» trasmette conoscenze, idee e opportunità su stili di vita sostenibili, tutela dell'ambiente e protezione del clima lungo l'itinerario. Accessibilità e giustizia sociale sono le principali sfide per il mondo della montagna e dell'outdoor. Insieme alle organizzazioni partner, la CIPRA Internazionale affronta questi temi in alcuni incontri internazionali, promuove lo scambio di conoscenze e la ricerca di soluzioni volte a favorire l'inclusione e la diversità sugli itinerari escursionistici. Nell'ambito del progetto, giovani di diversa estrazione sociale o con diversi tipi di disabilità imparano a conoscere la Via Alpina attraverso escursioni, pernottamenti all'aperto e visite a buoni esempi di sostenibilità. Affrontano temi come il campeggio libero, la protezione dell'ambiente o il cambiamento climatico. Il progetto è finanziato dal programma Erasmus+ dell'Unione Europea.

www.cipra.org/innovazione-sociale

Più facile cambiare mezzo di trasporto

Nella zona industriale di Trata, vicino a Lubiana, lavorano più di 5.000 persone e quasi tutte usano l'auto per recarsi al lavoro. Le immane conseguenze sono ingorghi, l'impermeabilizzazione del suolo a causa degli enormi parcheggi, rumore e emissioni di CO₂. Come combattere questi problemi e incoraggiare i/le pendolari ad adottare comportamenti di mobilità più sostenibili? E' questo l'obiettivo del progetto «Trata 2.1» di CIPRA Slovenia e CIPRA Internazionale. Basandosi sull'esperienza acquisita con precedenti progetti di mobilità, nel marzo 2023 rappresentanti di aziende e comuni si sono recati/e nel triangolo di confine tra Svizzera, Austria e Liechtenstein. Durante il viaggio studio hanno appreso esempi di buone pratiche di mobilità sostenibile e sana per i/le pendolari. Nel 2024 verrà costruita una pista ciclabile, saranno formati/e dei/delle mobility manager e verranno creati dei piani di mobilità per le aziende, con il fine di incoraggiare i/le dipendenti a passare ad altre modalità di trasporto. Il progetto è finanziato dalle EEA Grants (Islanda, Norvegia e Liechtenstein).

www.cipra.org/economia-cambiamento

Foto: Maya Mathias

Campi per il clima

Da anni i/le giovani scendono in piazza nelle Alpi. Manifestano per una maggiore protezione del clima e per un futuro degno di essere vissuto. Ma la politica, l'economia e la società stanno cambiando troppo poco e troppo lentamente. Allo stesso tempo sempre più appassionati/e di montagna sentono e sperimentano gli effetti della crisi climatica nelle Alpi. Molti/e puntano chiaramente a proteggere questo spazio naturale unico: ma come? Il progetto «Alpine Climate Camps» della CIPRA incoraggia i/le giovani protezionisti/e del clima e appassionati/e di sport di montagna. All'inizio di maggio 2023, in un campo sulla Tschengla, vicino a Bludenz/A, i/le giovani di entrambi i mondi si sono incontrati per rilassarsi e raccogliere le energie per il lavoro futuro. All'inizio di settembre 2023, pedaleranno da Lindau sul Lago di Costanza/D fino al ghiacciaio Ochsentäl/A e mostreranno come gli sport di montagna possano essere resi più rispettosi del clima. Il progetto è finanziato dal programma Erasmus+ dell'Unione Europea.

www.cipra.org/innovazione-sociale

Gestire i rischi climatici

Siccità, inondazioni e altri rischi naturali stanno diventando sempre più frequenti a causa dei cambiamenti climatici. Come possiamo imparare ad affrontare questo fenomeno e diventare più resilienti? Quale ruolo possono svolgere le riserve della biosfera nella regione alpina? Un nuovo progetto di ricerca con la partecipazione della CIPRA sta esaminando queste domande. Il progetto «MultiBios» affronta la sovrapposizione di rischi climatici come caldo, siccità e inondazioni, come spiega Wolfgang Pfefferkorn, responsabile del progetto presso la CIPRA Internazionale: «Stiamo studiando il ruolo delle riserve della biosfera nell'affrontare i rischi climatici». Altri partner sono l'Istituto di ecologia sociale dell'Università di risorse naturali e scienze biologiche applicate di Vienna e l'International Institute for Applied Systems Analysis (IIASA) di Laxenburg/A, che coordina il progetto.

www.cipra.org/economia-cambiamento

Illustrazione: Jenni Kueck



Il passaggio sotto

Un treno sfreccia a 200 km/h nella canna stretta e buia. Dopo 17 minuti ha attraversato il tunnel ferroviario più lungo del mondo sotto il massiccio del Gottardo, in Svizzera. A un falco pellegrino in picchiata ci vorrebbero meno di 10 minuti, ad un/a escursionista – senza cadute – 14 ore. La galleria di base del Gottardo è uno delle centinaia di tunnel che bucano le Alpi come un formaggio svizzero, per accorciare le distanze in treno e in macchina. Le lunghe strade con tornanti e pendenze estreme richiamano ormai solo il motociclismo e l'escursionismo domenicale, oppure il ciclismo più ambizioso. Le gallerie sono il simbolo del progresso e della mobilità nelle Alpi. Mentre nelle grandi città i grattacieli si ergono sempre più alti nel cielo, nelle Alpi la hybris, l'orgogliosa tracotanza si fa strada orizzontalmente e inesorabilmente attraverso la roccia. L'infatuazione alpina per le gallerie non conosce limiti: di più, più larghi, più lunghi, più profondi nella montagna. La galleria di base del Brennero, ad esempio, per un collegamento ferroviario più veloce tra l'Austria e l'Italia, probabilmente divorerà almeno 10 miliardi di euro. Nel Vorarlberg, in Austria, in futuro un tunnel stradale a ragnatela tesserà la sua rete sotto la città, per un costo di 300 milioni di euro, probabilmente di più. La Svizzera sogna addirittura un sistema di gallerie per il trasporto merci lungo 500 chilometri, il cui costo stimato di 35 miliardi di franchi svizzeri sarebbe almeno a carico di investitori privati.

Ingorgo stradale? Rumore? Gas di scarico? Dentro la montagna. Scorie nucleari? Seppellite sotto la roccia. Mancanza di neve? Le piste con neve artificiale sotterranee permettono di praticare lo sci di fondo anche in estate. Alcune persone pensano che le gallerie servano a spostare i problemi sottoterra. Ma non si rendono assolutamente conto che in essi c'è un grande potenziale, la luce in fondo al tunnel, per così dire: se gallerie sempre più lunghe continueranno ad attraversare le montagne, le Alpi spariranno dalla vista. Già oggi è così: chi sale a Milano e scende a Zurigo, non vede più nulla del mondo montano. Così vengono lentamente dimenticate. Lontane dagli occhi, lontane dal cuore. Una perentoria protezione delle Alpi!

Caroline Begle
CIPRA Internazionale

ANTEPRIMA

Foto: Tim Nöhrrer / Pixabay



Alpi sane, gente sana

Estate con ondate di calore, cadute di massi, malattie: sempre più gli effetti della crisi climatica minano la nostra salute. La regione alpina è particolarmente colpita dal riscaldamento climatico. Le conseguenze per gli esseri umani vanno da problemi cardiovascolari, allergie e malattie infettive ad ansia e depressione. Con i suoi paesaggi naturali eccezionali e le diverse altitudini, la regione alpina offre allo stesso tempo un enorme potenziale per la nostra salute. Fra promozione della salute e protezione del clima sono numerose le sinergie che vanno sfruttate. Qual è l'impatto e quali sono gli effetti collaterali della crisi climatica sulla nostra salute? Come possiamo gestire al meglio i sintomi? Sono queste le domande affrontate dal numero 111 del quaderno tematico AlpinScena, che **uscirà nell'autunno 2024**.



CIPRA
VIVERE
NELLE ALPI

ALPINSCENA N° 111 / 2024



Carbon neutral
Prodotto di stampa
ClimatePartner.com/53385-2304-1018