

Giochi olimpici invernali 2018 – quanto sono “verdi” le candidature francesi?

Quattro città francesi sono candidate per l'organizzazione dei Giochi olimpici invernali del 2018: Annecy, una città con una forte identità montana, Grenoble, in cui i Giochi olimpici si sono già svolti nel 1968, Nizza, dove le montagne incontrano il mare, e infine Pelvoux-Vallouise, nei pressi del Parco nazionale degli Ecrins, con la candidatura denominata “montagna natura”.



Le montagne del Parco nazionale degli Ecrins potrebbero diventare lo scenario dei Giochi olimpici invernali del 2018.

© PIXELIO / Minimax

La decisione è attesa per l'inizio di marzo 2009, quando il Comitato olimpico nazionale francese definirà la candidata ufficiale della Francia per i Giochi invernali del 2018. Con la candidatura di Monaco di Baviera, la candidata francese incontrerà sicuramente almeno una concorrente dalle Alpi.

Tutti e quattro i dossier di candidatura dimostrano, almeno sulla carta, la volontà di organizzare una manifestazione ecologica. Nizza, grazie a una fitta rete di trasporti pubblici, vuole garantire lo svolgimento di “Giochi puliti”. Grenoble e Annecy parlano di Giochi a “zero emissioni di CO₂”, e a questo proposito

Annecy riferisce che dispone già dell'80% delle infrastrutture sportive necessarie. La candidatura di Pelvoux-Vallouise si presenta con un'impostazione abbastanza diversa, proponendosi con lo slogan “...e se i Giochi Olimpici si svolgessero in montagna?”. La regione mette in evidenza che qui i Giochi si svolgerebbero realmente in montagna e per il bene della montagna. La candidatura di Pelvoux si distingue dagli altri progetti sul piano internazionale, poiché prevede il riutilizzo di alcune infrastrutture che hanno ospitato i Giochi olimpici 2006 nella vicina Torino/I. In base al dossier, questa candidatura si propone di considerare anche altri aspetti ecologici: la concentrazione spaziale dei luoghi di svolgimento delle gare, un piano per la mobilità dolce basato sulla linea ferroviaria esistente, la predisposizione di tutti i siti per una loro complementarità stagionale estate/inverno, l'utilizzo parsimonioso della risorsa idrica e dell'energia ecc. Con un budget di candidatura pari alla metà delle sue concorrenti, Pelvoux intende riproporre un'idea olimpica basata sulla semplicità e l'autenticità. La presentazione di progetti “verdi” è senz'altro un buon inizio, che deve però essere confermato dalla realizzazione dei programmi. E per quanto concerne la sostenibilità, nel passato le Olimpiadi – estive o invernali che fossero – hanno raggiunto scarsi risultati.

Fonte: <http://www.pelvoux-ecrins-2018.com> (fr), <http://www.annecy-2018.fr> (fr), <http://www.grenoble2018.fr> (fr), <http://www.nice-coteazur-2018.fr> (fr), <http://www.comite-olympique.asso.fr> (fr)

Indice

Pagina 1

Giochi olimpici invernali 2018 – quanto sono “verdi” le candidature francesi?

Pagina 2

Più veloci in treno da Monaco a Milano

Valutazione economica dei provvedimenti di protezione dai pericoli naturali

Convenzione delle Alpi: la Commissione UE chiede la ratifica del Protocollo Trasporti

Nuove pubblicazioni sullo sviluppo regionale in Svizzera

Pagina 3

Diversità di vedute sulla neve artificiale

La Svizzera dice “no” agli autotreni da 60 tonnellate

Vento in poppa per le case ad alta efficienza Energetica

La manifestazione di sport a motore “Croisière Blanche” è illegale

Pagina 4

Notizie sparse

Agenda

Oh!...

In primo piano:

Pagina 2: Più veloci in treno da Monaco a Milano

Entro il 2015 la linea ferroviaria da Monaco/D a Zurigo/CH verrà elettrificata nella tratta tra Geltendorf/D e Lindau/D, diventando con ciò transitabile da treni ad assetto variabile.

Pagina 3: Diversità di vedute sulla neve artificiale

SNTF, il Sindacato nazionale delle teleferiche francesi, ha recentemente lanciato una campagna per migliorare il grado di accettazione della neve artificiale.

Più veloci in treno da Monaco a Milano

Entro il 2015 la linea ferroviaria da Monaco/D a Zurigo/CH verrà elettrificata nella tratta tra Geltendorf/D e Lindau/D, diventando con ciò transitabile da treni ad assetto variabile. Verrà così aumentata la velocità del trasporto merci e passeggeri attraverso le Alpi; in particolare, grazie a questo intervento, la linea tra Monaco e Milano/I attraverso la Svizzera (dopo il completamento del tunnel di base del Gottardo) diventerà più veloce della linea attraverso il Brennero. Il collegamento Geltendorf-Lindau diventerà una tratta di accesso per le Nuove trasversali ferroviarie alpine NTFA, un grande progetto svizzero per il miglioramento del trasporto ferroviario di transito in direzione nord-sud.

L'elettrificazione Geltendorf-Lindau è resa infine possibile dalla sottoscrizione, avvenuta a metà dicembre 2008, del contratto di finanziamento tra la federazione tedesca, l'operatore di rete tedesco Deutsche Bahn Netz AG e il Libero Stato di Baviera. I costi dell'elettrificazione sono stimati in circa 210 milioni di euro. La Svizzera parteciperà ai costi con 50 milioni di euro e la Baviera con 55 milioni, nell'ambito di un prefinanziamento, il resto verrà finanziato con fondi federali e fondi propri delle ferrovie tedesche. In base a una dichiarazione d'intenti l'elettrificazione inizierà nel 2010.

Fonte: <http://www.stmwivt.bayern.de/presseinfo/pressearchiv/2008/12/pm588.html> (de)



Grazie all'intervento si otterrà una riduzione dei tempi di percorrenza di 50 minuti nella tratta Monaco – Zurigo.

© PIXELIO / Uwe Schwarz

Valutazione economica dei provvedimenti di protezione dai pericoli naturali

Che livello di protezione dai pericoli naturali vorrebbe avere la popolazione e quanto è disposta a spendere a tale scopo? A questa domanda ha cercato di rispondere uno studio finanziato dall'UE dell'Istituto di ricerca svizzero sulla neve e le valanghe SLF, che si è posto l'obiettivo di quantificare il valore economico del servizio di protezione dalle valanghe.

Per determinare la richiesta di questo bene pubblico, 450 persone svizzere, scelte casualmente, hanno valutato una serie di ipotetici scenari di protezione delle strade nel territorio montano svizzero. È emerso che mediamente gli interpellati sono disponibili a versare un contributo privato di 22 franchi per mantenere il grado di protezione ai livelli attuali per i prossimi 20 anni. Rapportando il dato a tutta la popolazione, risulta una disponibilità a pagare circa 12,5 milioni di franchi per ogni incidente mortale evitato.

Fonti: http://www.slf.ch/dienstleistungen/newsletter/Newsletter_03_2008.pdf (de), http://www.slf.ch/forschung_entwicklung/risikomanagement/integrale_risikomanagement/projekte/wirkung_von_schutzmassnahmen/index_DE (de),



La Svizzera spende circa 2,9 miliardi di franchi all'anno per la protezione dai pericoli naturali.

© PIXELIO / Katrin Weyermann

Convenzione delle Alpi: la Commissione UE chiede la ratifica del Protocollo Trasporti

Il 23 dicembre 2008 la Commissione UE ha proposto al Consiglio di deliberare la ratifica del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi. Le prime trattative per l'elaborazione di un Protocollo Trasporti risalgono al 1990, ancora prima della sottoscrizione della Convenzione delle Alpi. Solo nel 2000 si è tuttavia giunti all'approvazione del testo del Protocollo e quindi alla sua sottoscrizione da parte della maggioranza delle Parti contraenti. Ad oggi manca ancora la ratifica da parte di Svizzera, Italia, Principato di Monaco e dell'Unione Europea.

La CIPRA, Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi, e altre ONG, ma anche gli Stati alpini, hanno a più riprese fatto pressione sulla Commissione UE affinché ratificasse infine il Protocollo Trasporti, poiché esso rappresenta il fondamento di una politica comune avanzata nel settore dei trasporti nelle Alpi. Il Protocollo prevede, ad esempio, la rinuncia alla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il traffico transalpino e l'attuazione della verità dei costi nel settore dei trasporti. Fonte: CIPRA Internazionale

Nuove pubblicazioni sullo sviluppo regionale in Svizzera

Il libro "Labelregionen" (Regioni marchio) presenta analisi e risposte alla domanda su come sia possibile, in questi tempi di radicale cambiamento, attuare concretamente uno sviluppo regionale sostenibile nel territorio montano svizzero. Viene proposta una strategia per la creazione di cosiddette "regioni marchio", che si distinguono da altri tipi di regioni in particolare per la conseguente attuazione di obiettivi di sviluppo sostenibili. La pubblicazione in tedesco può anche essere scaricata da http://www.vdf.ethz.ch/service/3204/Labelregionen_OA.pdf

Un'altra pubblicazione in tedesco, apparsa recentemente nel settore dello sviluppo regionale, è "Starke Zentren – Starke Alpen" (Forti centri – forti Alpi). L'autore, René L. Frey, affronta la questione di come possano svilupparsi le città e le aree rurali della Svizzera. Frey analizza le forze che influenzano queste regioni e da ciò deduce specifiche raccomandazioni rivolte alla politica.

Bibliografia: Siegrist, D., Bösch, M., Renner, E. (2009): "Labelregionen – Strategie für eine nachhaltige Regionalentwicklung im Alpenraum", vdf Verlag; Frey, R. L. (2008): "Starke Zentren – Starke Alpen", Verlag Neue Zürcher Zeitung

Diversità di vedute sulla neve artificiale

SNTF, il Sindacato nazionale delle teleferiche francesi, ha recentemente lanciato una campagna per migliorare il grado di accettazione della neve artificiale. Ritenendo che nell'opinione pubblica prevalgano informazioni e valutazioni errate, in questa stagione invernale il sindacato ha pubblicizzato il proprio punto di vista sulla neve artificiale attraverso manifesti e un sito interattivo. Alcune associazioni ambientaliste, come Mountain Wilderness o CIPRA Francia, non condividono affatto queste valutazioni e hanno diffuso una presa di posizione comune (<http://www.mountainwilderness.fr>).

Mentre SNTF sottolinea, ad esempio, che la neve artificiale è composta esclusivamente da acqua e aria, le associazioni ambientaliste fanno osservare che l'innnevamento delle piste richiede perlopiù pesanti interventi sulla natura e il paesaggio, come il livellamento delle piste, l'installazione di condutture o l'allestimento di bacini idrici di accumulo. E poiché le associazioni ambientaliste, al contrario di SNTF, non ritengono che in Francia la produzione di neve artificiale sia già sottoposta a una rigorosa regolamentazione, avanzano proposte concrete sulle regole che sarebbe necessario introdurre.

Campagna di SNTF: http://www.sntf.org/index.php?option=com_content&task=view&id=129&Itemid=41 (fr)



Nel 2006 in Francia si poteva innevare il 18% della superficie complessiva delle piste.

© PIXELIO / Claus-P. Schulz

La Svizzera dice “no” agli autotreni da 60 tonnellate

Le associazioni ambientaliste hanno lanciato una campagna contro l'introduzione dei cosiddetti “gigaliner”, autotreni lunghi oltre 25 metri e pesanti fino a 60 tonnellate, sulle strade della Svizzera. Ma anche il Consiglio federale ha espresso un netto rifiuto dei “mostri della strada”. Per i grandi spedizionieri i gigaliner rappresentano un vantaggio per la logistica dei trasporti, sono tuttavia in contraddizione con una politica sostenibile dei trasporti. In tutta Europa più di 120 associazioni da 20 Paesi si sono nel frattempo attivate in una coalizione contro l'introduzione degli autotreni da 60 tonnellate.

Nei Paesi scandinavi invece i gigaliner sono già in circolazione da alcuni anni nel trasporto interno. Anche nei Paesi Bassi e in Germania è stata avviata una sperimentazione pilota. L'UE, da parte sua, ha commissionato una ricerca con l'obiettivo di approfondire gli effetti dei gigaliner nel trasporto transnazionale, che dovrà fornire una base per la decisione sull'ammissione dei veicoli da 60 tonnellate in tutta l'UE.

Fonti e petizione: <http://www.verkehrsclub.ch/de/politik-kampagnen/online-petition/60-toenner.html> (de/fr/it), <http://www.swissinfo.ch> (de/fr/it) 23.12.2008



I gigaliner costituirebbero una pesante sollecitazione per ponti e viadotti.

© PIXELIO / Rainer Sturm

Vento in poppa per le case ad alta efficienza energetica

A Bennau/CH è attualmente in costruzione la prima casa plurifamiliare della Svizzera che produrrà più energia di quanta ne consumi. L'acqua calda in eccesso verrà ceduta agli edifici confinanti, mentre eco-elettricità verrà immessa nella rete comunale. I locatari riceveranno un credito energetico e potranno gestire autonomamente il proprio consumo energetico.

Se questa casa fosse costruita in Germania, sarebbe predestinata per il concorso per le migliori case ad alta efficienza energetica: “Case efficienti – efficienza energetica e buona architettura”. Il concorso, indetto a livello federale e con una dotazione di 120.000 euro, intende premiare le case sottoposte a interventi di riqualificazione energetica e di nuova costruzione che riuniscano in modo esemplare un'architettura di qualità e l'efficienza energetica. Tutte le informazioni sul concorso sono disponibili su www.wettbewerb-effizienzhaus.de (de).

Fonti: Schweizer Holz-Zeitung n. 22/30, <http://www.presseportal.de/pm/43338/1323969/mail> (de),

La manifestazione di sport a motore “Croisière Blanche” è illegale

L'autorizzazione della 29ª Croisière Blanche nel 2006, una manifestazione di appassionati di sport a motore nella zona periferica del Parco nazionale degli Ecrins nelle Alpi francesi, non era legittima. Questo è la sentenza pronunciata poco prima di Natale dal Tribunale amministrativo di Marsiglia/F. Il processo era stato intentato da Mountain Wilderness, che aveva avviato una causa giudiziaria contro l'autorizzazione in deroga concessa dal prefetto della regione Hautes-Alpes per lo svolgimento della Croisière Blanche. Nella sentenza il Tribunale stabilisce che il prefetto non aveva considerato a sufficienza gli interessi ecologici.

Dal 27 al 30 gennaio 2009 dovrebbe svolgersi la prossima edizione della Croisière Blanche, a proposito della quale è stata presentata al prefetto un'analoga richiesta. Le associazioni ambientaliste auspicano che questa volta non venga rilasciata alcuna autorizzazione in deroga.

Fonte e info: http://www.mountainwilderness.fr/index.php?option=com_content&task=view&id=2454:halte-a-la-croisiere-blanche&catid=48:actus&Itemid=1016 (fr)

Notizie sparse

Anche i ghiacciai alle alte quote himalayane si sciolgono

Le ricerche sui ghiacciai condotte da un gruppo internazionale guidato da Natalie Kehrwald dell'Università dell'Ohio dimostrano che anche i ghiacciai d'alta quota dell'Himalaya sono minacciati dai cambiamenti climatici. In diversi ghiacciai si possono rintracciare due strati radioattivi causati dai test atomici degli anni '50 e '60. Mancano però nel ghiacciaio Naimona'nyiist, uno dei più alti (6050 metri) dell'Himalaya. Uno dei possibili motivi potrebbe essere una perdita di massa glaciale a partire dalla fine degli anni '50. Se anche i ghiacciai d'alta quota dovessero ritirarsi in modo significativo, ciò avrebbe conseguenze di vasta portata per l'approvvigionamento idrico di circa mezzo miliardo di persone nell'Asia sud-orientale.

Bibliografia: Kehrwald, N. M. et alii "Mass loss on Himalayanglacier endangers water resources", Geophys. Res. Lett., 35, 2008. Abstract: www.agu.org/pubs/crossref/2008/2008GL035556.shtml (en)

Controversia sull'acqua come "bene pubblico" nel Salisburghese

Il Land Salisburghese/A presenta ricorso nella causa sul Tennengebirge (catena montuosa del Salisburghese) inoltrandosi in un terreno giuridicamente inesplorato. Con questo passo si vuole impedire che le Foreste federali austriache vendano a un privato un'area di circa 4 km² nel Tennengebirge, che per la sua struttura geologica costituisce un'importante riserva idrica. A causa del regime giuridico austriaco, l'acqua freatica è collegata alla proprietà fondiaria. La vendita significa perciò che la proprietà dell'acqua del sottosuolo cambia proprietario. È vero che vige il divieto di vendita di determinate superfici, la Corte suprema dovrà tuttavia chiarire se anche il Land è autorizzato a reclamare l'osservanza di tale divieto.

Fonte: <http://www.salzburg.gv.at/lkorr-meldung?nachrid=42074> (de)

Uno skilift solare nelle Alpi di Kitzbühl

Uno skilift solare? Presumibilmente il primo impianto di questo tipo si trova nelle Alpi di Kitzbühl in Sudtirolo/I. L'impianto fotovoltaico, installato nella nuova stazione a valle del miniskilift, avrà una produzione di energia elettrica di circa 12.000 kWh all'anno. I grandi impianti di risalita non possono tuttavia funzionare a energia solare, per cui questa non può essere considerata una strada per ridurre l'impatto degli impianti sciistici. Per avere impianti sciistici veramente ecologici si dovrà ancora attendere a lungo – anche nelle Alpi di Kitzbühl.

Fonte: <http://derstandard.at/?url=/?id=1229975395439> (de)

Agenda

Orobie Film Festival: **III Festival Internazionale del documentario di montagna e film a soggetto**. 26-31.1.2009, Bergamo/I; lingua: it; organizzato da: Associazione Montagna Italia, teamitalia.

Info: <http://www.teamitalia.com/> (it)

Colloquio internazionale. **Vivere del patrimonio**. 29-30.1.2009. Corte/F, lingua: fr; organizzato da: Université de Corse.

Info: http://umrlisa.univ-corse.fr/vivre_patrimoine.html (fr)

Energy for transportation 2050: **International Advanced Mobility Forum**. 10-12.03.2009. Ginevra/CH; lingua: en; organizzato da: GENEVA PALEXPO

Info: <http://www.iamf.ch/en/presentation/index.php?idContent=160&naviqlid=30> (en)

Conferenza internazionale: **Ricreazione e salute nel bosco e nel paesaggio**. 1-3.4.2009. Birmensdorf/CH; lingue: de/fr/ej; organizzato da: Istituto di ricerca federale per la foresta, la neve e il paesaggio.

Info: <http://www.wsl.ch/landscapeandhealth> (de/en/fr)

8th International Climate Summer School: **"Climate variability, forcings, feedbacks and responses: the long-term perspective"**. 30.8-4.9.2009. Berna/CH; lingua: en; organizzato da: The National Centre of Competence in Research on Climate (NCCR Climate)

Info: http://www.nccr-climate.unibe.ch/summer_school/2009/ (en/de)

Oh!...

...l'estrema appendice settentrionale della Germania, lo Schleswig-Holstein, non è propriamente noto per le sue maestose piste da sci. Sui dolci pascoli del Bungsberg, con i suoi 168 metri il più "alto" rilievo del Land, tutti gli inverni l'agricoltore Horst Schnoor installa comunque il proprio skilift. Il comprensorio sciistico ha tuttavia più di un tallone d'Achille: nell'attuale stagione da favola sono state annunciate condizioni di "polvere" per ben tre settimane, mentre nelle tre stagioni precedenti si erano totalizzati solo 8 giorni. Quando poi le condizioni sono accettabili, si verifica un grande assembramento e occorre mettersi pazientemente in coda. Intervenire con i cannoni da neve sarebbe un investimento troppo oneroso. Non c'è dunque da meravigliarsi che con 10 euro un giornaliero costi almeno tre volte di meno rispetto alle lontane Alpi innevate artificialmente.

Consiglio di viaggio segnalato su <http://www.spiegel.de/reise/europa/0,1518,594242,00.html> (de)