

Alpinscena

La rivista della CIPRA

Poste Italiane S.p.a. - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 2 e 3, CB-NO/Torino n. 2 anno 2010



Megaprogetti: o la borsa o la vita?

Quali fini perseguono i grandi progetti nelle Alpi

Indice

Editoriale pag. 3

Volte delle alpi

Laurent Chappis: «Dobbiamo adattarci noi alle montagne» **pag. 4**

Avere il coraggio di osare – ma nel modo giusto!

«Pensare in grande» è più importante che «costruire in grande» **pag. 5**

Il primo della classe cade in fallo

S 36/S 37: l'autosmantellamento della politica dei trasporti austriaca **pag. 7**

Idee per uscire dal tunnel

Dalla strada alla rotaia **pag. 10**

Panoramica

Megaprogetti in cifre **pag. 12**

Andermatt: pronti via?

I megaprogetti turistici portano posti di lavoro... e nuove dipendenze **pag. 14**

Le rovine di Torino 2006

I territori montani pagano lo scotto dei Giochi olimpici invernali **pag. 16**

«Rallentare affinché il cervello tenga il passo»

A colloquio con Herman Knoflacher **pag. 18**

Con la coda dell'occhio

I territori ad autosufficienza energetica fanno tendenza **pag. 21**

Le Alpi in pillole pag. 22

Il Punto

Protezione delle Alpi: solo «big» è «beautiful» **pag. 23**

Anteprima pag. 24

«AlpinScena – La rivista della CIPRA» esce due volte l'anno.
Su www.cipra.org/it/abo è possibile abbonarsi gratuitamente.



Idee per uscire dal tunnel

Perché per trasferire i trasporti dalla strada alla ferrovia non occorrono tunnel, ma «software» come la borsa dei transiti alpini. **Pag. 10**



«Rallentare affinché il cervello tenga il passo»

Hermann Knoflacher, esperto di pianificazione dei trasporti, parla del «virus» automobile, della smania di costruire e degli interessi delle banche. **Pag. 18**



I territori ad autosufficienza energetica fanno tendenza

Le energie rinnovabili non solo proteggono il clima, ma mettono in moto l'economia regionale. Anteprima del compact della CIPRA «Territori ad autosufficienza energetica». **Pag. 21**

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.

Pubblicazione a cura della Commissione Internazionale per la protezione delle Alpi (CIPRA). Appare due volte all'anno in lingua italiana, tedesca, francese e slovena. Redazione: Barbara Wülser, Andreas Götz / Edizione Italiana: Direttore Responsabile Valter Giuliano, redazione c/o CIPRA Italia, Via Pastrengo 13, 10128 Torino. Autorizzazione del Tribunale di Torino n. 70 del 14/12/2009. Autori: Toni Aschwanden, Nicolas Gattlen, Matthias Göschke, Andreas Götz, Patrick Le Vagueresse, Katharina Lins, Philipp Maurer, Alexandre Mignotte, Pierre Moreau, Helmut Moroder, Matej Ogrin, Francesco Pastorelli, Madeleine Rohrer / Traduzioni: Franca Elegante, Nataša Leskovic-Uršič, Marianne Maier, Violaine Simon / Lettorato: Marie Billet (fr), Mateja Pirc (sl), Serena Rauzi (it), Madeleine Rohrer (de). Realizzazione grafica: Atelier Silvia Ruppen, Vaduz. Layout: Madeleine Rohrer. Stampa: Gutenberg AG, Schaan/FL. Tiratura: 14'100 copie.

La ristampa degli articoli contenuti nell'opuscolo è possibile su richiesta e indicando la fonte. Richiesta copia del documento. Abbonamento ad «Alpiscena»: gratuito da richiedere presso la **CIPRA Internazionale** international@cipra.org, www.cipra.org. Tel. 00423 237 53 53, Fax 00423 237 53 54. Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan.

RAPPRESENTANZE NAZIONALI

CIPRA Österreich c/o Umweltschutzverband
Strozzigasse 10/7-9, A-1080 Wien

Tel. 0043 1 401 13 36, Fax 0043 1 401 13 50
oesterreich@cipra.org, www.cipra.org/at

CIPRA Schweiz Postfach 22, CH-3800 Interlaken

Tel. 0041 33 822 55 82, Fax 0041 33 822 55 89
schweiz@cipra.org, www.cipra.org/ch

CIPRA Deutschland Heinrichgasse 8

D-87435 Kempten / Allgäu
Tel. 0049 831 52 09 501, Fax 0049 831 18 024
info@cipra.de, www.cipra.de

CIPRA France 5 Place Bir Hakeim, F-38000 Grenoble

Tel. 0033 476 42 87 06, Fax 0033 476 42 87 06
france@cipra.org, www.cipra.org/fr

CIPRA Liechtenstein c/o LGU

Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan
Tel. 00423 232 52 62, Fax 00423 237 40 31
liechtenstein@cipra.org, www.cipra.org/li

CIPRA Italia c/o Pro Natura

Via Pastrengo 13, I-10128 Torino
Tel. 0039 011 54 86 26, Fax 0039 011 503 155
italia@cipra.org, www.cipra.org/it

CIPRA Slovenia Trubarjeva 50, SI-1000 Ljubljana

Tel. 00386 59 071 322, Fax 00386 59 071 321
slovenija@cipra.org, www.cipra.org/sl

RAPPRESENTANZA REGIONALE

CIPRA Südtirol / Alto Adige c/o Dachv. für Natur- und Umweltschutz

Kornplatz 10, I-39100 Bozen/Bolzano
Tel. 0039 0471 97 37 00, Fax 0039 0471 97 67 55
info@umwelt.bz.it, www.umwelt.bz.it

SOCIO SOSTENITORE

Nederlandse Milieu Groep Alpen (NMGA)

Keuchenushof 15, NL-5631 NG Eindhoven
Tel. 0031 40 281 47 84
nmga@bergsport.com, www.nmga.bergsport.com

© Markus Grabher



Cara lettrice, caro lettore,

su tutto l'arco alpino, progetti e costruzioni avanzano alacremenente: dalla Francia alla Slovenia, diversi milioni di euro saranno investiti in megaprogetti. Ovunque si levano critiche in proposito – per le conseguenze ambientali, le false priorità e gli squilibri sociali.

In questo numero abbiamo analizzato alcuni di questi progetti. A quattro anni di distanza dai Giochi olimpici invernali del 2006 a Torino, è chiaro che i piccoli comuni montani non traggono profitto dagli enormi investimenti. Anzi, si ritrovano con impianti imponenti o quasi inutilizzati, che per la sola manutenzione fagocitano ingenti somme di denaro.

Anche i progetti di strade e ferrovie richiedono finanziamenti enormi, soprattutto per la costruzione di gallerie. Se contribuiscano o meno a risolvere i problemi di traffico è tuttora in discussione. Pierre Moreau e Toni Aschwanden indagano sui megaprogetti di tunnel ferroviari e Matthias Göschke descrive le divergenze riguardo alla costruzione di una super-strada nel Sud dell'Austria.

I progetti piccoli sono dunque sempre un bene e i megaprogetti, invece, sempre un male? Ovviamente no. I grandi progetti implicano però anche grandi conseguenze. E il rischio di commettere gravi errori aumenta. Anche gli effetti a lungo termine sono molto più gravosi quando si tratta di megaprogetti e, quando ce ne accorgiamo, è molto spesso troppo tardi.

Inoltre, la pressione politica ed economica sull'attuazione di un progetto è direttamente proporzionale alle sue dimensioni. Quando sono in gioco molti soldi, cresce la tentazione di arricchirsi. Con chiarezza, Hermann Knoflacher, esperto di pianificazione dei trasporti, spiega come le elevate provvigioni possano influenzare le decisioni in merito a progetti di infrastrutture. Leggete l'intervista.

Il vicepresidente della CIPRA Helmut Moroder invita invece a mostrare più coraggio nei confronti dei grandi progetti validi, mantenendo anche uno sguardo attento alle conseguenze sociali, ecologiche ed economiche e, con alcuni esempi, fa notare come spesso anche la realizzazione di imprese ragionevoli possa richiedere grandi sforzi. Più la posta in palio è alta, più le regole diventano importanti. Più grande è un progetto, più se ne dovranno verificare le conseguenze dirette e indirette in maniera accurata. I costi – non solo monetari – vanno soppesati a fronte dei profitti, tenendo conto di tutti gli interessi in gioco. Più la portata delle decisioni a favore o contro tali progetti è ampia, più i processi decisionali devono essere comprensibili e trasparenti. Tuttavia, anche in questo, la strada da fare è ancora molta: la cultura in tema di processi decisionali e di pianificazione sull'arco alpino è tuttora un «megacantiere».

K. Lins

Katharina Lins
Vicepresidente CIPRA Internazionale

LAURENT CHAPPIS — CHAMBERY/F

«Dobbiamo adattarci noi alle montagne»

Parliamo di Laurent Chappis, un architetto che a Courchevel ha progettato il primo resort turistico alpino e intende rendere le Alpi accessibili a tutti. Il megaprogetto dell'«anarchitetto»: una visione umanistica delle montagne.

Da bambino gli avevano detto che, essendo di salute cagionevole, non era fatto per la montagna. Laurent Chappis, invece, ha fatto della montagna la sua vita, continuando a superare barriere, sia fisiche che mentali. Nel 1946 costruì il suo primo resort nella Savoia francese. Progettato durante gli anni di prigionia durante la guerra e costruito sui pascoli verdi, «Courchevel 1850» divenne un modello per gli impianti sciistici alpini: gli edifici disposti in base alle rispettive funzioni sono integrati nel paesaggio e direttamente accessibili dalle piste.

Courchevel: deragliamento capitalistico

Laurent Chappis voleva creare un centro sportivo e ricreativo aperto a tutti gli strati sociali e aveva in mente un luogo, in cui si potessero apprezzare la vastità e la quiete dei monti, perché ognuno acquistasse coscienza del proprio rapporto col mondo. Metro per metro misurò l'area, calcolò meticolosamente il numero dei posti letto in base a un coefficiente di sciatori per ettaro ed esperienza della natura. Ma «Courchevel 1850» gli sfuggì di mano. Nel 1960, il

governo francese, tramite il programma economico e territoriale denominato «Plan Neige», volle infatti aprire le Alpi al turismo secondo criteri economici. Laurent Chappis mette ora in discussione lo sviluppo di Courchevel, critica la cementificazione delle montagne e lamenta come «il capitale venga prima della ragione e della responsabilità sociale». «L'uomo», dice, «deve adattarsi alle montagne. Non viceversa». Più volte chiude la porta in faccia agli sponsor, esce dai progetti, si rifiuta di fare concessioni e trovare compromessi.

Esperienza nella natura della «montagna umanistica»

L'«anarchitetto» persegue un suo grande progetto: una visione umanistica e transfrontaliera delle Alpi. Umanistica, perché le Alpi sono la catena montuosa più ricca di insediamenti e un territorio estremamente turistico. Transfrontaliera, perché questa catena montuosa unisce sette paesi e sette culture diverse. A Laurent Chappis interessa proteggere questo spazio vitale, ma anche renderlo accessibile all'uomo, perché l'uomo trova nella montagna la coscienza di sé e il

proprio posto nel mondo. «Le montagne 'umanistiche' soddisfano un'esigenza dell'uomo, ma contrariamente alle montagne 'capitalistiche' non ne creano di nuove». Laurent Chappis pensa alle Alpi come «spazio della natura» con zone di quiete e luoghi di cultura.

Laurent sta davanti alla sala gremita del Parlamento in Savoia. Molti gli sconsiglierebbero di accettare ancora inviti di questo tipo alla sua età. Ma vuole raccontare delle sue montagne, mostrare le cartine, sulle quali, con matite colorate, ha segnato le caratteristiche fisiche e socioculturali del «Massiccio centrale europeo». Questa mattina, Chappis non è un uomo di 95 anni, bensì uno studente che divulga la concretizzazione, altrimenti silenziosa, della sua visione. ■

Alexandre Mignotte
Madeleine Rohrer
CIPRA Francia / Internazionale



© Jean-François Lyon-Caen

Un visionario ribelle

Laurent Chappis, nato nel 1915 a Aix-les-Bains (F), è uno degli ideatori di «Courchevel 1850», rinomato comprensorio sciistico situato nelle Alpi francesi. L'architetto, che dagli anni 50 influenza la pianificazione territoriale turistica nelle Alpi, viene definito dal suo biografo un «anarchitetto», perché nei suoi progetti pone l'estetica e il contatto con la natura davanti alla redditività economica. Nel 2011 uscirà «Le Alpi europee», ultimo di sei volumi dedicati alla sua visione delle «montagne umanistiche». Laurent Chappis vive oggi a Chambéry. ■



«Pensare in grande» è più importante che «costruire in grande»

Avere il coraggio di osare – ma nel modo giusto!

I grandi progetti sono sbagliati per principio? Helmuth Moroder sostiene di no, ma le conseguenze vanno ponderate molto bene. Il vicepresidente della CIPRA, in qualità di direttore della Ferrovia della Val Venosta in Alto Adige/Südtirol, parla per esperienza diretta.

Quando viene annunciato un «grande progetto», molti di noi reagiscono in maniera allarmata. E a ben ragione. Fin troppo spesso dietro le grandi dimensioni si celano velleità megalomani. Per erigere monumenti alla propria importanza, politici e progettisti realizzano di tutto: senza alcun riguardo fanno passare autostrade attraverso paesaggi incontaminati, cementificano intere montagne per farne dei comprensori sciistici, costruiscono in zone appartate impianti sportivi sproporzionati che in seguito non potranno più essere né utilizzati né mantenuti. In questi casi, «grande» non è l'orizzonte intellettuale, ma il danno che questi megaprogetti arrecano al paesaggio. E alle nostre coscienze. Sì, perché come conseguenza di queste manie di grandezza vedo un certo timore a osare qualcosa di nuovo.

In un'epoca come la nostra, in cui siamo più che mai informati sulle condizioni del nostro pianeta, è opportuno acquisire consapevolezza degli effetti del nostro agire sulla natura

e sull'ambiente. I progetti in generale e soprattutto i grandi progetti vanno realizzati solo quando comportano un miglioramento della situazione attuale, in termini di sostenibilità, senza però degenerare nell'atteggiamento di chi bada solo al proprio orticello. Con tre esempi provenienti dalla mia Regione, il Trentino-Alto Adige/Südtirol, desidero dimostrare come i megaprogetti non siano sbagliati di per sé e a quali condizioni possano riuscire.

Creazione di valore diretta

Nel 2005, dopo cinque anni di lavori, è stata ripristinata, con una moderna tecnologia, la Ferrovia della Val Venosta, una linea regionale di 60 km a un solo binario, dismessa nel 1990. Con un investimento di 130 milioni di euro, si è dato vita a un megaprogetto per l'Alto Adige e la Val Venosta, una valle con 40.000 abitanti, che all'inizio è stato oggetto di accese discussioni.

Oggi, a cinque anni dalla riapertura, nessuno mette più in dubbio il senso dell'investimento e il grado di accettazione presso la popolazione locale e i turisti è enorme, anzi ampiamente superiore alle più ottimistiche previsioni. Ogni anno, pernottano in Alto Adige/Südtirol 200.000 svizzeri in più rispetto a prima della riattivazione, un fatto che gli esperti di turismo attribuiscono all'effetto promozionale della Ferrovia della Val Venosta. Un turista svizzero spende in media 110 euro al giorno, da cui deriva un fatturato di 22 milioni di euro all'anno, dei quali alla Regione Alto Adige confluiscono circa otto milioni di euro di imposte dirette e indirette. Insomma, un progetto che ha centrato il suo obiettivo: più sostenibilità sul piano sia ecologico che economico e sociale.

Idee lungimiranti o mine vaganti?

La storia dimostra che i progetti ambiziosi incontrano delle resistenze. Nel 1887 l'idea di costruire una torre per l'esposizione universale di Parigi suscitò l'indignazione di tutto il mondo artistico e letterario della metropoli. Si sostenne che questo «tragico asparago di ferro» sarebbe stato un disonore, che quella «opprimente ciminiera» sarebbe stata un'offesa per lo sguardo. Oggi, invece, Parigi sarebbe impensabile senza la Torre Eiffel. Oppure, quando nel 1835 in Germania la prima ferrovia collegava Norimberga a Fürth, un eminente consesso

di medici bavaresi ammonì: «La velocità provocherà certamente una malattia cerebrale tra i viaggiatori, definita delirium furiosum. Se i passeggeri intendono comunque correre questo orribile rischio, lo Stato deve perlomeno proteggere gli spettatori che, guardando la macchina a vapore correre a gran velocità, cadranno vittime della stessa affezione. Occorre quindi recintare la ferrovia da entrambi i lati con un alto e fitto steccato». Nota bene: la locomotiva «Adler» viaggiava sbuffando comodamente alla velocità di 24 chilometri all'ora.

Il nuovo infastidisce. Non si inserisce nelle dimensioni del conosciuto. Comporta delle sfide. Eppure, malgrado tutti gli errori e le confusioni del passato, non dobbiamo perdere il coraggio di «pensare in grande», ma dobbiamo farlo con uno sguardo a 360 gradi sulle conseguenze.

Le persone al centro

La Provincia di Trento (circa 500.000 abitanti) ha presentato un progetto, in base al quale si intende collegare tutto il territorio con una rete ferroviaria sotterranea, denominata «Metroland», del costo di circa tre miliardi di euro. Il progetto è perlomeno indicativo della disponibilità dei responsabili politici a fare un grosso passo. Solo la direzione ancora non torna. È difficile immaginare di convincere i passeggeri a spostarsi in una regione alpina bella come il Trentino solo sottoterra, come talpe. Inoltre, la ferrovia servirebbe solo le principali località, lasciando le aree rurali ancora più isolate di adesso. Il governo provinciale ha comunque dimostrato di essere pronto per un'inversione di tendenza. Cioè, se in passato ha pensato «in grande» solo per le costruzioni stradali, nei prossimi 20 anni intende investire molto denaro nei trasporti ferroviari. Se la Provincia di Trento trasformerà la Metroland sotterranea in una ragionevole rete ferroviaria di superficie, come credo farà, questo potrebbe diventare uno dei principali progetti e dei maggiori investimenti del territorio alpino, di cui potremo effettivamente essere «megacontenti».

Un terzo esempio. A marzo la città di Bolzano ha autorizzato un ambizioso piano per il clima, che prevede tra l'altro il risanamento energetico di tutti gli edifici nei prossimi 20 anni. Bolzano/Bozen diventerà quindi un gigantesco cantiere. Gli investimenti attesi ammontano a circa un miliardo di euro e le spese saranno ammortizzate dall'energia risparmiata. Il progetto ha una dimensione di fronte alla quale la gente sgrana gli occhi – una specie di Torre Eiffel della politica per il clima cui dovremmo dare il benvenuto. Forse in futuro i turisti verranno a Bolzano, anche perché qui c'è un clima speciale sotto tutti gli aspetti.

Tutto il «progetto sostenibilità» non è in fondo una grande scommessa? Richiede da parte nostra il coraggio di osare il progresso, ma non ciecamente, bensì con un occhio ben attento alle conseguenze sociali, economiche ed ecologiche. Questa è la grandezza che le generazioni future si aspettano da noi. ■

Helmuth Moroder
Vicepresidente CIPRA Internazionale

Uomini come talpe? La Provincia di Trento punta su una grande rete ferroviaria sotterranea.



© Harnes Hell

S 36/S 37: l'autosmantellamento della politica dei trasporti austriaca

Il primo della classe cade in fallo

«Basta nuove autostrade alpine!» protestava un tempo l'Austria. Ora è questo stesso Paese, con la S 36/S 37, a proporre un progetto miliardario che va contro ogni logica in materia di trasporti. Quali interessi e intrecci si nascondono dietro un progetto di tali dimensioni?

© Florian Wallner



Più traffico nelle Alpi: la S 36/S 37 incanala il traffico da Vienna verso il Nord Italia.

Qualcuno se lo ricorda? Negli anni '90 l'Austria era il Paese più ostinato nel difendere il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi e impedire la costruzione di nuove autostrade sul suolo alpino. Soprattutto le organizzazioni ambientaliste criticarono tale rigidità, sostenendo che il comportamento austriaco avrebbe compromesso gli altri Protocolli. Tuttavia l'Austria

Le conseguenze del nuovo collegamento attraverso le Alpi sarebbero pesanti.

vinse la trattativa e riuscì a far passare il divieto di costruire autostrade. Divieto che doveva escludere una volta per tutte qualsiasi imponente progetto futuro di viabilità nelle aree alpine sensibili. A maggior ragione stupisce il fatto che ora

l'Austria si faccia avanti con un progetto per la realizzazione della S 36/S 37, mostrando così un comportamento diametralmente opposto.

Meno natura, meno soldi

L'attuale progetto austriaco prevede la S 36/S 37 che, con circa 2,8 miliardi di euro, dovrebbe creare un nuovo collegamento di alto livello, partendo dall'area di Vienna attraverso le Alpi per il Passo del Semmering, la valle del Mürz e della Mura e il parco naturale Zirbitzkogel-Grebenzen fino a raggiungere la Carinzia centrale e il Nord Italia. Il nuovo collegamento sarebbe 30 km ca. più corto rispetto a quello attuale, che passa da Graz, sposterebbe un'ingente quantità di traffico da tratte esterne al territorio alpino nelle Alpi – dunque il contrario di quanto auspicato inizialmente dal protocollo trasporti.

Le conseguenze del nuovo collegamento attraverso le Alpi



© Bürgerinitiative Niederwölz / Kurt Leicher

La nuova S 36/S 37 divora natura e spazi insediativi.

sarebbero pesanti. Il traffico all'interno della regione aumenterebbe di tre volte, quello pesante addirittura di quattro. Sulla S36/S37 è stato ipotizzato un passaggio di 6.700 Tir al giorno, ovvero 10 % ca. in più al 2009 sul Brennero. Un prezioso parco naturale verrebbe irrimediabilmente distrutto. Le strette valli del Mürz e della Mura verrebbero trasformate in una «seconda Inntal», dove, trattandosi di una valle relativamente

Nessuna necessità del progetto per la politica dei trasporti.

stretta ed essendoci un transito da Nord a Sud molto intenso, si è creato negli ultimi 30 anni un inquinamento intollerabile per l'uomo e la popolazione locale si è pentita amaramente dell'approvazione data al progetto negli anni 60. Le immissioni derivanti danneggerebbero in modo permanente il turismo dolce praticato nella zona e la ASFINAG (SpA austriaca per il finanziamento di autostrade e superstrade) registrerebbe un deficit di 180 milioni di euro ca. all'anno. Una cosa è certa: non esiste alcuna necessità di tale progetto ai fini della politica dei trasporti.

Il peccato originale sloveno

Diverse centinaia di milioni di euro dovrebbero catapultare i trasporti sloveni nel XXI secolo. Quello che invece si sta facendo con il «Terzo Asse di sviluppo» è un passo indietro su tutti i fronti, in cui, con infrastrutture sovradimensionate, si finisce per dare ulteriore impulso al traffico stradale. Anziché perseguire gli obiettivi di pari opportunità per regioni, città e territorio rurale e di collegamento con l'estero, si rafforza il centro di Lubiana e si ostacola l'utilizzo dei trasporti pubblici. Di tutto si può parlare tranne che di politica sostenibile dei trasporti!

Il peccato originale sta nella parte settentrionale del Terzo Asse di sviluppo. Il tracciato e le dimensioni della strada dimostrano infatti che non verranno collegate tra loro le loca-

Cosa può indurre amministratori responsabili a spingere megaprogetti del tutto inutili, contro ogni logica, in chiaro contrasto con il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi e contro la volontà della maggior parte della popolazione? Nulla, si direbbe.

L'esistenza di organizzazioni che traggono profitto da simili megaprogetti è nota a tutti. Si potrebbe invece discutere del grado di influenza che esse esercitano. Quando però un progetto largamente indesiderato viene ritenuto assurdo e dispendioso dall'opinione pubblica, anche questa influenza incontra un limite. Di fatto, la sola che attualmente spinge in modo evidente il progetto è l'assessore ai trasporti della Stiria Kristina Edlinger-Ploder.

Il calcolo è facile

La ragione per la quale l'assessore porta avanti la costruzione della S 36/S 37 è stata riportata dai giornali: conseguentemente al dislocamento del traffico dalle strade statali alle superstrade la Edlinger-Ploder si aspetta un alleggerimento dei costi a carico del suo budget. La manutenzione delle strade statali, infatti, è a carico del Land, mentre le superstrade sono pagate dall'ASFINAG. Stime riguardo la prima tratta di 22 km parlano di un risparmio annuo di 200.000 euro ca. per il settore trasporti del Land. Allo stesso tempo, il finanziamento, la manutenzione e la gestione di quella tratta costerebbero all'ASFINAG, e dunque in ultima istanza, a seguito della perdita di dividendi e imposte, allo Stato unico azionista, 40 milioni di euro ca. all'anno – fatto che lascia del tutto indifferente il Land della Stiria.

Peggio ancora, la costruzione comporterebbe per il Land una perdita di contributi federali per l'ammontare di 1,1 milioni di euro all'anno – di cui tuttavia a quanto pare il settore trasporti della Stiria se ne infischia, poiché tale perdita non riguarda il suo budget, ma più in generale quello del Land. Ciò significa che, per alleggerire di 200.000 euro ca. all'anno il budget del settore trasporti, si mette in conto una perdita annua di 1,1 milione di euro a livello del Land e di 40 milioni a livello statale.

A qualunque prezzo?

Anche se scandaloso, arrogante o semplicemente astuto, il comportamento dell'assessore trova sostegno in una

lità di Slovenj Gradec, Velenje e Celje, ma si intensificherà la dipendenza di Slovenj Gradec e Velenje da Lubiana. Il percorso della strada non consente poi il collegamento dei trasporti locali e non garantisce un alleggerimento dell'asse principale sulla tratta Velenje-Celje. Non da ultimo, in questo modo viene impedita la creazione di un sistema di trasporti pubblici di qualità e viene violato il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi. ■

Matej Ogrin
Presidente CIPRA Slovenia



900 milioni di euro per 30 minuti: l'abbreviazione del tempo di percorrenza da Annecy a Ginevra costerà cara agli automobilisti e alla collettività.

Annecy-Ginevra: una sconfitta per la mobilità sostenibile

Il 5 Dicembre 2008, è stata inaugurata una nuova tratta autostradale di 19 km tra Annecy e Ginevra nonostante un'altra autostrada collegasse già allora le due città. Principale argomento a favore della nuova tratta: ridurre a 30 minuti il tempo di percorrenza con l'auto. Ai costi di realizzazione, pari a quasi 900 milioni di euro, si sono sommati gli effetti sul paesaggio e le emissioni di CO₂. A oggi, comunque il volume di traffico previsto non è stato raggiunto.

Per questa porzione di autostrada gli automobilisti pagano un pedaggio sei volte superiore al prezzo di un biglietto del treno. Si suppone quindi che molti frontalieri – oltre 51.000

viaggiano ogni giorno alla volta di Ginevra – rinuncerebbero all'auto se potessero contare su un'offerta di trasporto pubblico efficiente, ma finora non sono stati fatti investimenti rilevanti per le infrastrutture ferroviarie. Anzi, negli ultimi anni alcuni collegamenti sono stati addirittura cancellati. ■

Alexandre Mignotte
CIPRA Francia

decisione presa di recente dalla Corte Costituzionale austriaca (V 78/09) che, con una metodica sorprendente, giunge – tra l'altro senza applicare leggi vigenti – alla conclusione (provvisoria) che la superstrada si può costruire.

Se qualcuno dovesse credere che il fatto che un giudice della Corte Costituzionale sia contemporaneamente presidente del consiglio di amministrazione dell'ASFINAG e socio di uno dei maggiori produttori di cemento austriaci, a sua volta proprietario di tre stabilimenti nelle vicinanze dei siti predisposti alla costruzione delle superstrade, abbia influenzato la decisione, si tratterebbe di pura speculazione, impossibile da dimostrare.

E un'insinuazione altrettanto non comprovata è che il risultato possa aver a che fare con il fatto che il relatore incaricato di preparare la bozza della decisione della Corte Costituzionale sia stato nominato dal partito dell'assessore Edlinger-Ploder, il quale potrebbe avere anche in futuro un peso non del tutto trascurabile sulla carriera del giudice in questione. L'autore si dissocia, quindi, da tutte le ipotesi, speculazioni e illazioni impossibili da dimostrare. ■

Matthias Göschke
Avvocato, Vienna

Dalla strada alla rotaia

Idee per uscire dal tunnel

La politica dei trasporti transalpini troppo spesso si limita all'infrastruttura. Tuttavia i tunnel di base da soli non possono fare miracoli. Per un effettivo trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia occorrono altri provvedimenti.

I trasporti pesanti sono in costante aumento e con essi i danni all'ambiente e alle persone. Da anni si chiede un trasferimento modale dalla strada alla ferrovia, ma il processo si trascina. Perché gli Stati e le regioni alpine hanno tante difficoltà ad attuare questo progetto? La politica dell'Unione Europea in materia di trasporti non va realmente in questa direzione. Per quanto riguarda il settore ferroviario, la creazione di corridoi transeuropei per il trasporto di merci si concentra sulla questione delle infrastrutture, dando la priorità all'eliminazione delle strozzature. Oggi si tende a modernizzare i collegamenti transalpini con grandi progetti di tunnel di base, ma nonostante i consistenti investimenti la quota di trasporti su rotaia è tendenzialmente in calo

Ostacoli per il trasferimento modale

Gli Stati e le regioni alpine si impegnano a uno a uno per portare avanti i propri progetti, ed evitare così di restare esclusi dagli importanti assi di trasporto merci, ma l'ultimazione delle opere programmate è sempre più di là da venire. Che cosa comportano in realtà questi progetti?

La regione francese Rodano-Alpi ad esempio, fortemente interessata al tunnel transfrontaliero tra Lione e Torino, non ha potuto evitare il continuo rinvio del progetto. L'inizio dei lavori, e così anche il loro completamento, sono a oggi ancora incerti. La galleria di base del Brennero tra l'Austria e l'Italia presenta ritardi analoghi. Gli Stati toccati da questi progetti non mostrano lo stesso entusiasmo per il trasferimento dei trasporti. Basti dire che il Land del Tirolo, che subisce un incremento del passaggio di mezzi pesanti sull'asse del Brennero, vorrebbe regolamentare i trasporti su gomma, trasferendoli sulla linea ferroviaria esistente, le cui potenzialità al momento non sono sfruttate completamente. Ciononostante l'UE e vari Stati coinvolti hanno presentato alla Corte di Giustizia Europea un procedimento contro l'Austria per «impedimento alla libera circolazione».

L'esperto danese di questioni legate alle infrastrutture, Bent Flyvbjerg, nel 2003 ha studiato con il suo team centinaia di progetti di tutti i tipi, realizzati negli ultimi 70 anni sui cinque continenti. I ricercatori hanno constatato che spesso i costi e gli effetti negativi sull'ambiente vengono sottovalutati, mentre gli effetti positivi per l'economia vengono decisamente sopravvalutati. I processi decisionali, poi, di rado sono trasparenti.

In materia di grandi tunnel ferroviari, la Svizzera costituisce un'eccezione. La popolazione svizzera si è infatti più volte espressa a favore di questi progetti. Il tunnel di Lötschberg è in funzione dal 2007 e la galleria di base del Gottardo aprirà probabilmente nel 2017. Tuttavia, senza opportune misure di contorno obbligatorie, secondo gli esperti la ripartizione dei trasporti aumenterà solo del 2% a favore della rotaia.



© Iniziativa delle Alpi Svizzera

Una politica europea dei trasporti sbagliata: tanti soldi investiti anziché armonizzare gli orari e semplificare le procedure trans

Software non hardware

Ci sono altri modelli più efficienti di trasferimento dei trasporti che non i tunnel milionari. Innanzitutto occorre creare le premesse per una concorrenza equa tra le diverse modalità di trasporto. A causa della globalizzazione, oggi giorno le merci vengono sempre più trasferite da un paese all'altro e la logica del mercato impone trasporti efficienti a basso costo. La



nella costruzione di costosi ponti, tunnel e autostrade, frontaliere per i trasporti ferroviari.

ferrovia è meno attrezzata per accogliere questi flussi transnazionali e per effettuare le consegne ai clienti finali rispetto alla strada che presenta un bilancio migliore, in quanto subisce solo una piccola parte dei costi ambientali e sociali. La rielaborazione della direttiva Eurovignette, che dovrebbe offrire rimedio in questo senso, procede a rilento.

In secondo luogo occorre sfruttare meglio le capacità dell'

infrastruttura ferroviaria. La ragione principale della scarsa quota di mercato coperta dalla ferrovia non è infatti la carenza di capacità, ma si tratta spesso di problemi d'esercizio. Le principali strettoie della rete ferroviaria si riscontrano nei pressi delle grandi città e sulle vie di accesso ai tunnel che attraversano le Alpi. Con una gestione migliore è possibile aumentare la competitività dell'offerta ferroviaria. Significa ad esempio una gestione più efficiente dei tracciati, una diversificazione delle tariffe, l'armonizzazione degli orari, la razionalizzazione dell'uso dei materiali e delle locomotive o la semplificazione delle procedure transfrontaliere, tutti provvedimenti noti, attuabili a breve e medio termine a costi inferiori rispetto alla realizzazione di nuove grandi infrastrutture.

Occorrono poi nuovi strumenti di regolamentazione del traffico stradale nelle aree sensibili come le Alpi. Gli aerei necessitano di slot, i treni di tracciati e le navi di moli di attracco. Al momento, il TIR è l'unico mezzo di trasporto non soggetto a una regolamentazione, se si eccettuano le norme per i tunnel alpini, e che viaggia quindi anche senza una gestione intelligente.

Borsa dei transiti alpini: una soluzione?

Uno strumento efficace consiste nella borsa dei transiti alpini che consente di incentivare il trasferimento dei trasporti di merce dalla strada alla ferrovia attraverso l'emissione controllata di diritti di transito per i camion, negoziabili sul mercato. Come per altre merci contingentate, è la domanda a stabilire il prezzo. Molti esperti sostengono questa idea. La Svizzera l'ha inserita nella nuova legge per il trasferimento dei trasporti di merce, ma l'introduzione di questo strumento dipende dalla disponibilità ad attuare una nuova politica dei trasporti su tutto l'arco alpino.

Nelle Alpi occorre sviluppare una politica dei trasporti di lungo periodo, senza attendere l'ultimazione sempre più lontana dei megaprogetti. I Paesi e le regioni alpine devono quindi studiare un programma concertato di modernizzazione delle reti ferroviarie esistenti che si associ a una politica di trasferimento modale non legata alla politica europea delle infrastrutture, ma accompagnata da misure di ripristino dei vantaggi competitivi della ferrovia rispetto alla strada. ■

Toni Aschwanden
Iniziativa delle Alpi Svizzera

Pierre Moreau
Consulente tecnico CIPRA Francia



Galleria di Base del Brennero (I-A)

Periodo di costruzione: 2006-2022

Lunghezza: 55 km

Spese di costruzione ufficialmente previste (senza vie di accesso):

1994: ca. 2,5 miliardi di euro

2004: 4,5 miliardi di euro

2007: 6 miliardi di euro

2010: 8,076 miliardi di euro

Spese di costruzione dell'Eurotunnel lungo 50 km (F-GB): 15 miliardi di euro

Spese di costruzione del tunnel del Gottardo/CH, lungo 57 km: 9,83 miliardi di franchi (7,3 miliardi di euro)

Perdite della tratta ferroviaria NEAT/CH fino al 2070: tra 10 e 24 miliardi di franchi

(tra 7,4 e 17,85 miliardi di euro), a seconda delle previsioni di traffico.

Megap

**I grandi progetti d
Se ne possono dav
soddisfano il loro
per attuarli? Ecco**



Diga del Lago di Resia (I)

Periodo di costruzione: 1946-1950

Case abbattute: 170

Paesaggio rurale distrutto: circa 520 ettari

Numero di aziende contadine che hanno perso la loro fonte di sussistenza: 120

Persone interessate dalla costruzione: 1.000

Produzione annua di elettricità: circa 250 milioni di kWh

Consumo annuo medio di energia elettrica di una famiglia europea: 4.050 kWh

Prezzo netto 2009 dell'elettricità per famiglie di medie dimensioni
nell'UE: 0,1227 euro/kWh

Risarcimento nel 1949 per un metro cubo di casa: 4.000 Lire

Prezzo di vendita nel 1949 di 20 kg di mele: circa 1.000 Lire

© Lois Hechenblaikner

Bacino di raccolta del Tiefenbachfern (A)

Periodo di costruzione: 2009-2012
 Spese di costruzione: 9 milioni di euro
 Scopo: innevamento del
 comprensorio sciistico di Sölden

Altitudine: 2.900 metri
 Volume: 405.000 metri cubi
 Profondità: 17 metri
 Superficie d'acqua: 35.000 metri quadrati
 (cinque campi da calcio)

Quantità d'acqua occorrente per innevare un ettaro di pista
 (30 cm di altezza della neve):
 2.000/3.000 metri cubi

Comprensori sciistici oggi presenti nel Tirolo: 75
 Comprensori sciistici con
 un innalzamento della temperatura di 4° C: 23

**Tunnel del Lötschberg (CH)**

Periodo di costruzione: 1999-2007
 Lunghezza: 34,6 km
 Spese di costruzione: 4,3 miliardi di franchi (3,2 miliardi di euro)
 Scopo: trasferimento su rotaia dei trasporti pesanti

Tempo di percorrenza da Visp a Berna prima: 117 minuti
 Tempo di percorrenza da Visp a Berna oggi: 55 minuti
 Tempo di percorrenza da Briga a Berna prima: 98 minuti
 Tempo di percorrenza da Briga a Berna oggi: 64 minuti

Treni passeggeri previsti ogni giorno: 30
 Effettivo numero di
 treni passeggeri al giorno: 50

Treni merci previsti ogni giorno: 80
 Effettivo numero di
 treni merci al giorno: 40

Progetti in cifre

Devono essere concepiti per un lungo periodo.
 Come si devono stimare i costi? Una volta realizzati,
 come si deve valutare lo scopo? E quali contropartite bisogna accettare
 per quattro esempi.



I megaprogetti turistici portano posti di lavoro... e nuove dipendenze

Andermatt: pronti via?

Con il suo resort turistico, l'investitore egiziano Samih Sawiris preannuncia agli abitanti di Andermatt in Svizzera posti di lavoro, denaro e presenze turistiche continue. Saprà mantenere le sue promesse?



© Andermatt Swiss Alps Ltd

Modello di «Andermatt Swiss Alps»: campo da golf a 18 buche, 844 stanze d'hotel, 1.970 parcheggi.

La miliardaria Claire Zachanassian promette agli abitanti dell'ormai decaduta cittadina di Güllen («letamaio») un miliardo di franchi, se uccideranno Alfredo III da cui in gioventù ebbe un figlio illegittimo. I cittadini sulle prime respingono indignati la richiesta, ma poi stranamente iniziano a spendere denaro e attivare crediti. Poco dopo, il consiglio comunale decide a favore dell'assassinio politico e Alfredo III viene ucciso soffocato dalla folla. Sul certificato di morte il medico annota «colpo apoplettico». Il pezzo teatrale «La visita della vecchia signora», un classico di Friedrich Dürrenmatt, sembra oggi diventare realtà ad Andermatt, col finale ancora aperto. Un miliardo e mezzo di franchi, pari a un miliardo di euro, è la cifra che l'investitore egiziano Samih Sawiris intende investire nel suo resort di lusso «Andermatt Swiss Alps» entro il 2020. Ha pianificato sei hotel a 4 e 5 stelle, 500 grandi appartamenti in 42 case e 25 ville. Ha disegnato un campo da golf a 18 buche, un centro sportivo e una sala per concerti e conferenze. Il progetto prevede anche l'ampliamento del comprensorio sciistico, collegando così Andermatt a Sedrun.

Sette fattorie sacrificate

L'unico tributo finora versato a Sawiris è stata la superficie di sette fattorie: un tributo pagato volentieri con queste prospettive. Uno studio della Banca cantonale di Uri calcola infatti 2.600 nuovi posti di lavoro nel resort e 2.300 indiretti nella

regione. Inoltre allettano i 165 milioni di franchi di sfruttamento supplementare delle risorse dei primi anni che, dal 2018, dovrebbero diventare addirittura 500 milioni l'anno.

«In paese regna l'entusiasmo degli inizi di qualcosa di grande», constata il sindaco Karl Poletti. Ovunque si rinnova, ma con qualche rappazzamento qua e là non si va molto lontano. C'è bisogno di un vero spirito imprenditoriale, come si legge nello studio «Potenziale della Valle di Ursern» dell'Istituto per lo sviluppo sostenibile dell'Università Winterthur di Zurigo. «Quanto più ampia sarà l'offerta ricreativa fuori dal resort, tanto più guadagno resterà al paese», afferma il responsabile dello studio Erich Renner sulla rivista svizzera di architettura «Hochparterre». «Questa offerta deve essere pronta entro l'inaugurazione del resort. Altrimenti i turisti vengono una volta e non ritornano più.»

La progettazione è stata avviata. Per il collegamento dei comprensori di Andermatt e Sedrun bisognerà ricostruire un'intera valle, con sette skilift, almeno un ristorante e un bacino di raccolta per l'innevamento artificiale. Un ampliamento discutibile per il paesaggio e il consumo energetico, constata «Hochparterre».

Rischio di accumulo in valle

Gli abitanti di Andermatt sapranno sfruttare queste opportunità? Dominik Siegrist, Presidente della CIPRA Internazionale,

è scettico: «Per decenni, Andermatt ha avuto nell'esercito un importante committente, ma una guarnigione non necessita di una popolazione innovativa. Basta soddisfare le esigenze dei militari. Questa lunga dipendenza frena la capacità d'innovazione di una regione». Ora, continua Siegrist, il rischio è di dipendere nuovamente da un unico datore di lavoro: Samih Sawiris. Per l'intero cantone è un enorme rischio di accumulo e i posti di lavoro qualificati che si creeranno sono pochi o addirittura nulli.

Sawiris ha più volte sottolineato di volersi impegnare a lungo termine ad Andermatt, di non cercare il profitto facile. Tuttavia non si sa se il progetto sarà proficuo nel lungo periodo. Gli esempi di Aminona, Siviez e Thyon 2000 degli anni Settanta insegnano che l'euforia iniziale può rapidamente trasformarsi in tristezza. Persino una «località turistica integrata» come Thyon 2000 nel Vallese, con un unico soggetto che forniva pernottamento, servizi, ristoranti e offerta ricreativa, non ha ottenuto un successo economico duraturo. Gli appartamenti sono stati rivenduti singolarmente senza incentivi all'affitto e sono rimasti posti letto inutilizzati e case in rovina.

Questo è il destino che incombe sulle «località turistiche integrate» anche oggi, dice Thomas Ammann dello studio di progettazione arcalpin, poiché, contrariamente alla Francia, dove si è affermato il «turismo sociale» e d'inverno ogni fine settimana migliaia di affittuari scambiano seconde case arredate in modo spartano, in Svizzera finora non è stato possibile risolvere il problema dei posti letto freddi. «La principale motivazione per la costruzione di questa nuova generazione di località turistiche consiste chiaramente nel rapido guadagno che si ottiene dalla vendita degli immobili».

Promesse difficili da mantenere

Sawiris intende tenere calda la metà delle seconde case di «Andermatt Swiss Alps». Nell'Hotel Chedi addirittura tutti i 120 immobili in vendita dovrebbero essere ceduti dalla società di gestione dell'hotel a locatori, ma – e questo è il punto debole fondamentale – l'obbligo di affitto non sarà iscritto nel catasto. Quindi nessuno verificherà se gli appartamenti siano

effettivamente subaffittati. Per il resto, l'esperienza insegna che quanto più è costoso un alloggio, tanto minore è il desiderio di cederlo in affitto. Non è dunque certo che Sawiris riuscirà a creare una «Nuova Andermatt» animata tutto l'anno. Anche gli effetti a livello sociale sono ignoti. Secondo uno studio dell'Università di Lucerna che segue il progetto del resort fino al 2020, la grande maggioranza degli abitanti di Andermatt ha un atteggiamento positivo verso il grande progetto, ma allo stesso tempo desidera che la comunità resti così com'è ora. Non vuole insomma che Andermatt diventi una seconda St. Moritz e che il costo della vita aumenti ulteriormente. L'unica certezza è che Andermatt cambierà, radicalmente. ■

Nicolas Gattlen
Giornalista free lance, Kaisten (CH)



Cosa diventerà Andermatt dopo la «visita» del milionario egiziano Samih Sawiris?

«Abbiamo bisogno di idee valide non di sogni di grandezza!» Un commento su Andermatt

La crisi finanziaria ed economica degli ultimi anni ha smorzato il clima da caccia all'oro che si era creato intorno ai molti resort alpini pianificati. Fa eccezione il progetto di Andermatt, per il quale l'investitore egiziano Samih Sawiris ha ormai dato il via alle prime opere. Della maggior parte degli altri non si sente più parlare, il che tacitamente prova quali fossero gli interessi degli investitori, vale a dire guadagnare attraverso la vendita di appartamenti. Un vero impegno per lo sviluppo sostenibile di una regione, in un momento di crisi, non sarebbe svanito così semplicemente nel nulla.

Forse in questo Andermatt si distingue davvero da tutto il resto. «Andermatt Swiss Alps» ha infatti superato diversi ostacoli. La «Lex Koller» ad esempio, una legge sull'acquisto di terreni da parte di stranieri, è stata improvvisamente

abrogata. Con una notevole abilità comunicativa e una dispendiosa programmazione, il progetto viene condotto passo passo verso la realizzazione. Comunque siamo solo all'inizio. La vendita degli appartamenti ristagna. Nessuno sa se prima o poi verrà ultimato tutto il resort, né se ad acquirenti e affittuari piacerà l'esclusivo paese palcoscenico. Una cosa però è certa: nelle Alpi ci sono un'edilizia gonfiata e troppe finestre chiuse. Non mancano le seconde case, bensì le idee per gestire in modo sostenibile gli edifici già costruiti. ■

Philipp Maurer, amministratore della Bausatz GmbH di Zurigo (CH), ha elaborato, insieme all'Heimatschutz Svizzera, un documento sui megaprogetti turistici.

www.patrimonio.ch

I territori montani pagano lo scotto dei Giochi olimpici invernali

Le rovine di Torino 2006

I Giochi olimpici invernali portano alle regioni che li ospitano fama e risorse. Per due settimane. Alla fine però restano infrastrutture sovradimensionate, debiti e «letti freddi». Uno sguardo su Torino quattro anni dopo la conclusione della ventesima edizione delle Olimpiadi invernali.

Nel febbraio del 2006 gli occhi di mezzo mondo erano puntati su Torino: il capoluogo piemontese è stato infatti sede della ventesima edizione dei Giochi olimpici invernali. La gran parte delle gare si sono svolte però in località di montagna piuttosto lontane dalla città. Per i sostenitori e gli organizzatori, le Olimpiadi dovevano essere l'occasione per rivoltare completamente un sistema turistico, quello delle località montane piemontesi, alquanto inefficace, basato sulle seconde case e sul pendolarismo del fine settimana. Si dovevano creare posti letto alberghieri, rilanciare sull'onda del grande evento un turismo di qualità, distribuito in periodi più lunghi e non solo in pochi picchi stagionali. Si diceva anche che, sul lungo periodo, perfino le aree montane periferiche non direttamente interessate dai giochi avrebbero potuto trarre dei vantaggi dall'evento. Oggi, quattro anni dopo, nelle Valli intorno a Torino il disincanto rispetto a queste promesse ha preso il sopravvento. A guardar bene, sembra non sia cambiato nulla: serpentoni di auto nei fine settimana, villaggi olimpici trasformati in residence, tutto esaurito a cavallo di capodanno, ma per il resto dell'anno la montagna torinese è lasciata a sé stessa, con le sue cattedrali olimpiche e i rispettivi costi da sostenere.

Fabbrica di debiti o smantellamento?

Quando si parla di grande manifestazione sportiva (e di tutto ciò che la accompagna, prima, durante e dopo) occorre fare una distinzione tra quello che accade in un grosso centro come Torino e ciò che accade in zone montane periferiche. La «capacità di sopportazione» di un grande evento sportivo da parte di una grande città è infatti molto differente rispetto a quella di un piccolo centro. La cosa diventa evidente se si

osservano gli impianti sportivi realizzati per disputare le gare olimpiche. Tutte le nuove infrastrutture realizzate nella città di Torino per ospitare le competizioni degli sport su ghiaccio hanno potuto essere riconvertite in modo da poter ospitare altri eventi sportivi, ma anche musicali e culturali. E in questo modo la loro gestione post-olimpica consente di non essere deficitaria proprio perché situate in un'area metropolitana con un vasto bacino di pubblico. La stessa cosa, però, non si può dire delle infrastrutture realizzate nelle zone di montagna. Terminato l'evento olimpico, gli impianti costruiti nelle località di montagna, come quello per le gare di salto con gli sci o quello che ha ospitato le gare di bob (discipline che in Italia, e nelle Alpi occidentali in particolare, non hanno alcuna tradizione e contano pochissimi praticanti) sono stati riutilizzati solo in rare occasioni o addirittura abbandonati all'incuria. A causa dei costi di gestione proibitivi, a cui i comuni montani competenti non riescono a far fronte, sono stati più volte prossimi a essere smantellati, ma poi salvati in extremis grazie alle sovvenzioni pubbliche. Questi fatti costituiscono il lato meno nobile dell'evento olimpico.

Milioni buttati al vento

La realizzazione di queste strutture è costata milioni e le spese con questo non sono certo finite: 35 milioni di euro sono stati investiti nei trampolini per il salto e oltre 60 milioni nella pista da bob e slittino. Per mantenerli in funzione però ci vogliono ogni anno rispettivamente 1,6 e 2,2 milioni di euro e l'impatto ambientale è tutt'altro che trascurabile. Anche per gli stadi del ghiaccio di Torre Pellice e di Pinerolo – due cittadine all'imbocco delle valli – la gestione post-olimpica è tutt'altro che redditizia.



© Francesco Pastorelli / CIPRA Italia

Dopo la baraonda il disincanto: la manutenzione dei trampolini costa 1,6 milioni di euro all'anno.



«La passione non vive più qui»: dopo le Olimpiadi la pista per i bob non viene quasi più usata.

E che dire dello stadio che ospita il poligono di tiro del biathlon? Costato altri 25 milioni giace durante l'inverno sommerso dalla neve. La stessa pista di fondo olimpica, per la quale furono investiti oltre 20 milioni di euro, è stata declassata a banale pista turistica, non ospitando da tempo nessuna gara ufficiale. Certo, la viabilità del territorio montano delle Valli Susa e Chisone, che insieme a Torino hanno ospitato le gare, ha ottenuto dei miglioramenti notevoli, ma erano comunque degli interventi strettamente necessari e non può certo essere un vanto aver dovuto attendere le Olimpiadi per realizzarli. E nonostante ciò, non si può certo dire che il sistema del trasporto pubblico locale nelle valli sia migliorato. Oggi, a quattro anni di distanza, raggiungere con mezzi di trasporto pubblico le località montane delle Valli Susa e Chisone continua a essere un' autentica impresa. Eppure nelle due settimane dei Giochi è stato dimostrato che un efficiente sistema di trasporto pubblico può funzionare anche in montagna. Ma con i grandi eventi, si sa, tutto è destinato a funzionare per lo stretto necessario. Una volta calato il sipario, spente le TV, andati via atleti e giornalisti, tutto torna come prima e poco importa che sia stato sconvolto un territorio e siano stati buttati al vento centinaia di milioni di euro. ■

Francesco Pastorelli
Direttore CIPRA Italia

Bilancio negativo per Albertville

Cosa rimane delle Olimpiadi invernali di Albertville del 1992? Tra gli effetti collaterali negativi possiamo citare un deficit di 42,7 milioni di euro e un'infrastruttura più o meno utilizzata. Le perdite sono state imputate per il 75 % allo Stato francese e per il 25 % al dipartimento della Savoia. Invece, in conformità ai trattati e agli accordi, il Comitato Olimpico Internazionale non può registrare perdite. Perciò ha incassato metà delle entrate provenienti dai contratti di sponsorizzazione e dai diritti televisivi. Dove siano finite le altre entrate non si sa. Inoltre, lo Stato ha concesso al Comitato organizzatore un prestito di 58,84 milioni di euro, mai restituito. Il Comune di Brides les Bains ha rischiato la bancarotta, dovuta in parte alla gestione non redditizia della cabinovia. La città di Albertville ha iscritto nei libri contabili un deficit di 4,73 milioni di euro, cui si aggiungono i costi di manutenzione per impianti in perdita, come il trampolino per il salto con gli sci di Courchevel (200.000 euro all'anno) o la pista per bob e slittini di La Plagne. ■

Patrick Le Vaguerèse
Presidente CIPRA Francia

A colloquio con Hermann Knoflacher

«Rallentare affinché il cervello tenga il passo»

Nelle Alpi si continuano ad allargare strade e costruirne di nuove. Eppure i problemi del traffico si potrebbero risolvere in maniera più semplice ed economica. «Smantelliamo le strade», ecco l'invito dell'esperto di trasporti Hermann Knoflacher espresso nel corso di un'intervista sul «virus» dell'automobile, sugli interessi delle banche e sulle Alpi come regione modello per una politica sostenibile dei trasporti.

Signor Knoflacher, nelle Alpi sono stati programmati alcuni grandi progetti nell'ambito dei trasporti, come ad esempio la galleria di base del Brennero. Pensa che questa potrà risolvere il problema del transito transalpino?

Assolutamente no. Alla pigrizia dei politici e alla stupidità degli esperti non si rimedia con dei buchi nella montagna.

Cosa intende per stupidità?

Creano condizioni che generano più traffico. L'uomo adegua il proprio comportamento all'infrastruttura. Se uno costruisce un'infrastruttura sbagliata, poi non si deve meravigliare del rumore, degli scarichi, della frammentazione del paesaggio e degli incidenti.

Tracciati più veloci e tunnel non rendono più attraente la ferrovia?

Una volta si viaggiava più velocemente rispetto a oggi e con il treno era possibile raggiungere molte più località.

Cos'è che non va allora?

Nei trasporti pubblici il problema è l'accessibilità. Le fermate diventano sempre di meno e sono difficilmente raggiungibili mentre l'auto è proprio davanti a casa. Bisogna investire in materiale rotabile, orari, nodi e stazioni. Di questo però nessuno vuol sentir parlare, perché i grandi interessi delle banche e dei tunnel vogliono realizzare i megaprogetti.

Chi ha interesse a questi megaprogetti?

Tutti coloro che vogliono spostare grandi quantità di denaro, vale a dire il settore edile e le banche. Il tunnel della Valle dell'Inn nei pressi di Innsbruck è un esempio in questo senso. Si tratta esclusivamente di spostare enormi somme di denaro. Dal punto di vista

della pianificazione dei trasporti ci sarebbero soluzioni più semplici ed economiche, ma c'è un contratto per la costruzione di un tunnel che garantisce provvigioni. Nel mio lavoro ho constatato personalmente come possano cambiare rapidamente le opinioni dei politici dopo aver preso contatto con banche e grosse imprese edili.

Di che entità di provvigioni si parla?

Di un paio di cifre percentuali. Su cinque miliardi è moltissimo. Contrariamente alla Svizzera, dove i soldi di solito sono in banca prima ancora che venga aggiudicato il progetto, in Austria si fanno debiti e dove ci sono debiti ci sono costi di finanziamento che, dati i lunghi termini di rimborso, finiscono per raggiungere la stessa somma del progetto.

Come li paghiamo questi debiti?

Con la nostra salute. Cementificare ogni metro quadrato comporta anche una perdita di identità culturale e paesaggistica, senza contare che mancano i soldi

per le cose importanti, come l'istruzione. La lobby dell'edilizia è diventata così forte che decide sostanzialmente cosa va fatto.

Vogliamo perforare le Alpi finché i soldi saranno finiti?

I soldi li abbiamo finiti già da tempo e quindi abbiamo contratto debiti per molti decenni. Purtroppo anche esperti strapagati alimentano speranze, scrivendo perizie assolutamente discutibili che poi vendono ai media, ai politici oltre che all'opinione pubblica.

Quale politica dei trasporti occorre per uno sviluppo sostenibile delle Alpi?

Ci vogliono onestà ed esperti indipendenti. Se si mettono in pratica le attuali conoscenze sui meccanismi dei trasporti, non ci servono tutti questi megaprogetti. L'attuale sistema, infatti, con l'opportuna gestione e una politica dei trasporti qualificata, ha capacità sufficienti.

Virologo della mobilità e critico sociale

Hermann Knoflacher, esperto di pianificazione dei trasporti, usa espressioni provocatorie, come «il virus auto» che condiziona la nostra società attraverso il nostro comportamento. Il «virologo della mobilità», settant'anni, professore di pianificazione e tecnica dei trasporti del Politecnico di Vienna, pone al centro i pedoni e propone di smantellare le strade, creare ostacoli ed eliminare i parcheggi, perché le infrastrutture, una volta costruite, modificano a lungo termine la nostra mobilità. In altre parole, nuove strade, ponti e tunnel portano più traffico an-

ziché meno code. Il fatto che vengano comunque costruiti è attribuibile agli interessi finanziari delle banche, dell'edilizia e dei politici, con la collaborazione dei media: «Le alte velocità sono diventate uno strumento di potere, soprattutto per sfruttare uomini e risorse». I maggiori gruppi di capitale approfittano quindi dei sistemi veloci. «Poiché questi fanno anche l'opinione pubblica, gli riesce facile determinare il sistema a proprio piacimento e secondo le proprie esigenze». ■

L'84 % dei viaggi turistici nelle Alpi viene effettuato con la propria auto. Ci sarà ancora il turismo senza una buona infrastruttura stradale?

Certamente. Se gli operatori turistici fossero più intelligenti, libererebbero le valli dalle strade, portandovi una qualità della vita migliore e l'interesse a fare qualcosa di concreto sul posto, il che farebbe nascere automaticamente molte opportunità di lavoro. Senza auto, la gente è mentalmente più mobile.

Non siamo spinti da una naturale esigenza di mobilità?

Perché uscire dalla valle se fuori non c'è nulla di diverso e tutto sembra uguale? Solo dal bisogno nasce la necessità di recarsi altrove, mentre una persona felice e soddisfatta nel luogo in cui vive non ha bisogno di spostarsi. Se il turismo riuscisse a creare questa atmosfera, avremmo un potenziale imbattibile: le persone.

Così però non faremmo più turismo.

Certo che sì, ma senza ciondolare avanti e indietro con le orecchie tappate e gli occhi puntati sulla strada.

Perché l'uomo è così fissato con l'automobile?

L'auto, più di ogni altro strumento tecnico, compensa la carenza evolutiva dell'uomo, cioè l'andatura eretta. Riduce l'energia fisica occorrente per la mobilità, un fattore vitale, ma non abbiamo idea dell'enorme consumo di spazio e delle incredibili quantità di energia che l'auto divora. Quando il virus dell'auto è insediato nelle nostre teste, vediamo il mondo con gli occhi di un'auto.

E un'auto come vede il mondo?

Improvvisamente tolleriamo che i veicoli vengano parcheggiati negli spazi pubblici, dove di fatto si dovrebbero svolgere i contatti sociali ed economici. Chi spruzza sostanze cancerogene che modificano il patrimonio genetico viene arrestato come un criminale mentre troviamo del tutto normale un automobilista che emette tranquillamente simili sostanze in quantità massicce.

© Tatjana Tupy



Come si fa a liberarsi da questo virus?

Impedendogli di insediarsi nella cellula. Il problema vero sono i parcheggi. Questi devono essere più distanti della fermata più prossima di un mezzo pubblico.

In una città è facile. Ma in un paese di montagna?

Il villaggio di montagna esisteva prima dell'invenzione dell'auto. La gente crede che non ci sia futuro senza automobile. Invece c'è futuro solo senza auto! Nelle città la motorizzazione è in calo da anni. Si è scoperto che senza auto si sta meglio. Nelle aree rurali ci vuole ancora tempo, ma presto inizieranno le difficoltà.

Che tipo di difficoltà?

Diventerà troppo costoso. L'auto impegna tantissimo denaro e distoglie lo sguardo da ciò che è vicino, indirizzandolo verso ciò che è lontano. La politica sfrutta questo aspetto e cerca soluzioni altrove anziché là dove abita la gente. Nelle zone rurali, la dipendenza dall'auto è tale che ha distrutto tutto ciò che c'era prima nei villaggi: trattorie, artigianato, know-how. Molti paesi ormai non sono altro che dormitori o località turistiche. Le persone sono tutte più o meno insoddisfatte, ma in

compenso lavorano un giorno alla settimana solo per permettersi l'auto e andare da qualche parte.

Molte valli alpine tendono sempre più a spopolarsi. Grazie alle strade, la gente può restare ad abitare sul posto e fare il pendolare.

Le strade sono la causa dello spopolamento! Collegando una struttura debole con una forte ed eliminando le

La lobby dell'
edilizia decide
sostanzialmente cosa
va fatto.

resistenze, si può sfruttare la piccola struttura a vantaggio della grande. Nei pressi degli svincoli autostradali, si sono ormai insediati parassiti internazionali avidi di denaro, ma privi di interessi sociali.

Cosa significa questo per la pianificazione dei trasporti?

Un insediamento deve essere in grado di stare sulle proprie gambe, essere autosufficiente. Occorrono posti di lavoro, negozi e scuole. È chiaro che ci saranno sempre inevitabili spostamenti verso

l'esterno, per i quali occorre prevedere e impiegare mezzi pubblici adeguati. Ma è sensato pensare a solo al 5-10% del traffico automobilistico attuale.

Un prezzo elevato della benzina può rappresentare una soluzione?

È inutile compensare con il prezzo strutture fisicamente sbagliate. Il prezzo è secondario. Non si deve più arrivare da nessuna parte con l'auto. Nel 1990 nei pressi di Kufstein il ponte sull'autostrada ha ceduto, ma non c'è stata una megacoda, perché la gente è passata alla ferrovia o è rimasta a casa.

Le Alpi sono un impedimento naturale alla circolazione. Quindi, secondo lei, sarebbero una regione modello per una politica sostenibile dei trasporti.

Assolutamente. Basta solo eliminare gli errori degli ultimi 50 anni. Si può fare relativamente in fretta. Si trasmette l'informazione: «Le Alpi sono chiuse al transito automobilistico». Caso chiuso. La gente non è così stupida da cercare di passare dove non si può.

Dunque ciò significa: andare in auto sì, ma solo se le Alpi sono la meta?

Le Alpi devono essere raggiungibili, ma non riempirsi di auto parcheggiate. Oggi, la gente spende migliaia di euro per andare a fare trekking in Nepal, proprio perché non ci sono strade. La gente spende soldi e contribuisce così all'economia locale quando ha appetito, non quando ci sono strade.

Come saranno le Alpi nel 2050?

Meglio di oggi, se riusciamo a liberarle da carreggiate e parcheggi insensati. I tracciati sono ormai così piatti che vi si possono posare dei binari. La ferrovia porta le persone a parlarsi, contribuendo a formare una rete di contatti sociali, e porta posti di lavoro nelle valli. Una volta i montanari erano tipi tenaci che si comportavano in modo avveduto con la natura. Oggi si sono messi al volante. Dobbiamo rallentare affinché il cervello tenga il passo. ■



© Tatjana Tupy

Hermann Knoflacher: «Nel lungo periodo ogni nuova strada genera più traffico».

Madeleine Rohrer
CIPRA Internazionale

I territori ad autosufficienza energetica fanno tendenza

Una dichiarazione d'indipendenza per le Alpi

Sempre più regioni si dichiarano autonome dal punto di vista energetico. Vogliono essere indipendenti dalle importazioni di energie fossili, fare un uso parsimonioso ed efficiente dell'energia e coprire il proprio fabbisogno con fonti rinnovabili. Come riuscire in questo intento rilanciando contemporaneamente l'economia è illustrato nel compact della CIPRA «Territori ad autosufficienza energetica».

© Heinz Heiss / Zeitenspiegel



Un bene per il clima e per l'economia: l'autosufficienza energetica è parte di una politica regionale sostenibile.

L'autosufficienza è «in». Diventare indipendenti dalle importazioni di energia: questa visione esercita un forte fascino su molti territori. Quindi un po' ovunque nelle Alpi si assiste a tentativi di intraprendere questa strada. Ad esempio, il Land austriaco del Vorarlberg ha stabilito che dovrà raggiungere l'autosufficienza energetica entro il 2050. La città di Bolzano ha in mente qualcosa di simile: vuole diventare clima-neutrale entro il 2030.

Concetti chiave sono la copertura del fabbisogno con energie rinnovabili a livello regionale, il risparmio energetico

e l'utilizzo più efficiente delle varie fonti. Chi ha deciso di percorrere questa strada con coerenza sa di operare profonde modifiche che incidono sull'aspetto e sulle strutture del territorio a vantaggio della propria economia, della società e anche dell'ambiente.

Non contro la natura!

Gran parte delle aree che aspirano all'autosufficienza energetica si appella al concetto della sostenibilità nelle sue tre dimensioni: ecologia, economia e politiche sociali e culturali, ma nel concreto privilegia gli aspetti socio-economici,

a scapito di quelli prettamente ecologici, come risulta evidente laddove la costruzione di impianti per la produzione di energia elettrica comporta conflitti d'interesse con la tutela ambientale. Le centrali idroelettriche, che ostacolano il corso dei fiumi, o l'utilizzo eccessivo del legname, che diminuisce la varietà di specie rendendo così monotone le distese boschive, sono due esempi che testimoniano questa problematica. Una regione può dirsi ecosostenibile solo se tiene conto anche della salvaguardia della natura e della tutela del paesaggio.

Elementi base ed esempi concreti di territori ad autosufficienza energetica

La CIPRA ha suddiviso per temi i risultati del progetto cc.alps e li ha raccolti in relazioni di forma compatta. Il compact «Autosufficienza energetica nel cambiamento climatico» offre una panoramica delle regioni alpine autonome sul piano energetico e avanza alcune richieste fondamentali.

Spiega il concetto di autosufficienza energetica, utilizzato in diversi modi, e discute dei motivi che depongono a favore dell'autonomia. Ai singoli componenti, alle reti e alle strutture del processo di autonomia energetica dedica tanto spazio quanto ai contenuti dei progetti energetici regionali. Inoltre

elenca i fattori di successo, che favoriscono lo sviluppo di regioni energeticamente indipendenti. Infine cita esempi di buone pratiche nell'area alpina: tre iniziative in zone rurali, un progetto urbano a Bolzano e l'esempio del Land del Vorarlberg in Austria per le grandi regioni.

Il compact è stato realizzato in cinque lingue grazie al sostegno finanziario del Ministero tedesco per l'ambiente, la salvaguardia della natura e la sicurezza dei reattori.

www.cipra.org/it/cc.alps/risultati/compacts

Esercitarsi in piccolo, realizzare in grande

Nel compact «Territori ad autosufficienza energetica» la CIPRA illustra in 28 pagine le vie per l'autonomia energetica, indica possibili ostacoli e le possibili soluzioni sulla base di esempi concreti. La pubblicazione vuole servire anche da incoraggiamento: intraprendere questa strada ha senso, fa bene al clima, crea posti di lavoro e valorizza la filiera produttiva regionale. A questo proposito, la CIPRA ha una grande visione: l'autosufficienza energetica dell'intero arco alpino entro il 2050 – con tutto ciò che ne consegue. ■

Andreas Götz
Direttore CIPRA Internazionale

ECONNECT

Le immagini superano i confini

«Clic, clic, clic!» ECONNECT premia le foto migliori che ritraggono animali e piante colti nell'atto di superare gli ostacoli. I temi del concorso fotografico sono l'importanza delle reti ecologiche per le Alpi, la frammentazione degli spazi vitali causata dagli ostacoli creati dall'uomo e le strategie adottate da flora e fauna per superare muri, strade e insediamenti. Le dodici foto più creative e originali verranno presentate alla conferenza conclusiva del progetto ECONNECT e andranno a formare un calendario. I concorrenti potranno inoltre aggiudicarsi un weekend nella regione Berchtesgaden-Salisburgo e nelle Alpi marittime italiane. Il termine ultimo per l'invio è il 15 gennaio. ■

www.flickr.com/groups/econnect
www.econnectproject.eu/contest.php



© Andrew Winning

Concorso fotografico: animali e piante immortalati mentre superano le barriere.

CIPRA Austria

Ventennale della Convenzione delle Alpi

A che punto è l'attuazione giuridica e concreta della Convenzione delle Alpi? Nel suo ultimo convegno annuale la CIPRA Austria ha tirato le somme e ora ci offre analisi e previsioni. Nelle 80 pagine di «La Convenzione delle Alpi e la sua applicazione in Austria fino al 2009», la Convenzione delle Alpi viene collocata nel contesto del diritto internazionale, comunitario e nazionale, se ne affrontano l'attuazione, alcuni protocolli selezionati e gli strumenti di applicazione del trattato e, infine, viene illustrata l'attuazione della Convenzione in altri Stati. Il volume è disponibile in tedesco al prezzo di 6,50 euro presso la CIPRA Austria. ■

www.cipra.org/de/CIPRA/cipra-oesterreich (de)

CIPRA Internazionale

alpMedia ha 25.000 abbonati

alpMedia, la newsletter della CIPRA, letta, commentata e spesso citata su altri media, è molto apprezzata. alpMedia, spedita per la prima volta nel 2002 in occasione dell'Anno internazionale della montagna a 1.700 lettori, questa estate ha oltrepassato i 25.000 abbonati.

Ogni tre settimane la newsletter presenta notizie dei sette Stati alpini in italiano, tedesco, francese e sloveno e ogni tre mesi le informazioni principali vengono pubblicate anche in inglese. I temi riguardano tutto ciò che interessa le Alpi – ambiente, traffico, economia, società e cultura. Accanto alle segnalazioni delle manifestazioni, nella sezione «Oh...» si trova sempre un fatto insolito e a volte divertente. Alla guida del team che si occupa della newsletter la geografa svizzera Anita Wyss. ■

www.cipra.org/alpmedia

Continuum Ecologico

Messa in rete degli habitat – come fare?

Gli animali migrano per nutrirsi, dormire e riprodursi, senza fermarsi ai confini degli Stati o delle aree protette. Servono dunque strisce pedonali per flora e fauna, ovvero «corridoi ecologici». Ma come si fa? Tramite opuscoli informativi, l'«Iniziativa Continuum ecologico», un programma del Comitato scientifico internazionale ricerca alpina (ISCAR), della Rete delle Aree protette alpine (ALPARC), del programma alpino del WWF e della CIPRA, fornisce risposte concrete. Per ognuno degli undici temi, ogni due pagine viene spiegato come agricoltori, guardie forestali o pescatori possono contribuire a creare queste strisce pedonali. Gli esperimenti riusciti di corridoi ecologici mostrano cosa si può ottenere anche per quanto riguarda il turismo, i trasporti e la pianificazione territoriale. Inoltre, recentemente è stata pubblicata una relazione generale sull'attuazione di reti ecologiche nel territorio alpino. Sul sito del Continuum Ecologico sono disponibili opuscoli informativi in italiano, tedesco e francese, unitamente alla relazione in inglese redatta in collaborazione con la CIPRA. ■

www.alpine-ecological-network.org (en)

Città alpina dell'anno

Nuovo Comitato direttivo

L'Associazione «Città alpina dell'anno» ha un nuovo Comitato direttivo. L'Assemblea dei soci dell'Associazione, riunitasi il 25 settembre a Belluno (I), ha nominato nuovo Presidente Hubert Buhl, Sindaco di Sonthofen, che nei prossimi due anni ne guiderà le sorti, affiancato dalla francese Colette Patron di Gap, Presidente dal 2002 al 2010. Nel Comitato direttivo è ora entrata anche l'italiana Patrizia Trincanato, assessore all'ambiente e alla cultura del Comune di Bolzano. ■

www.cittaalpina.org

Convenzione delle Alpi

La Svizzera dice no ai protocolli

A fine settembre 2010 il Parlamento svizzero, dopo un tira e molla politico durato quasi dieci anni, ha respinto la ratifica dei Protocolli supplementari della Convenzione delle Alpi. Quello che i Parlamenti di Austria e Germania hanno approvato senza nessun voto contrario, nella «Repubblica delle Alpi» è considerato un ostacolo allo sviluppo economico. Per la collaborazione con gli altri Stati alpini, sarebbe sufficiente essere Parte contraente della Convenzione delle Alpi, affermano i critici.

La Convenzione delle Alpi è riconducibile a una richiesta della CIPRA di garantire uno sviluppo equilibrato di società, economia e natura in uno spazio sensibile come le Alpi. I Protocolli supplementari contenuti nel trattato internazionale riguardano trasporti, energia, pianificazione territoriale, agricoltura, protezione della natura, foreste montane, turismo, difesa del suolo e composizione delle controversie. La Svizzera, pur avendo partecipato all'elaborazione del Trattato e dei Protocolli, ha aderito alla Convenzione solo nel 1999, facendo da fanalino di coda insieme all'Italia. Dal 2011, la Svizzera assumerà la Presidenza della Convenzione per due anni. ■

www.cipra.org/it/alpenkonvention

CIPRA

La CIPRA cerca amici

58 anni, parla perfettamente cinque lingue, sulla scena politica a volte troppo esitante e altre volte troppo audace, cerca amici che vogliano condividere con lei la passione per le Alpi. Il suo scopo nella vita l'ha già trovato: proteggere le Alpi e contribuire al loro sviluppo sostenibile. La potete incontrare su facebook, dove carica filmati e foto, racconta curiosità delle Alpi, riferisce del proprio lavoro e invita tutti a chiacchierare. ■

www.facebook.com/CIPRA.org

Protezione delle Alpi: solo «big» è «beautiful»

Come direttore di una grande associazione multinazionale con 100 organizzazioni associate in sette Stati, sono un uomo importante e potente. La cosa buffa è che nessuno lo sa. Perché? Perché io stesso, pur manovrando tanti fili, sono sempre stato troppo modesto. Uno si deve erigere un monumento in modo che la gente lo ricordi per secoli con rispetto. Napoleone si è potuto permettere Parigi, i Papi San Pietro e Berlusconi sarà ricordato nei libri di storia per il gigantesco ponte sullo stretto di Messina. Così si fa. Siccome sono uno che si preoccupa per l'ambiente, non posso lasciare ai posteri qualcosa di cemento o pietra. Almeno un po' ecosostenibile lo deve essere.

Ho in mente qualcosa di grandioso per la Valle del Reno: sbarro tutta la valle con una diga! Da qui, sede della CIPRA Internazionale e centro delle Alpi, la mia visione trasborderà in tutti i Paesi alpini. Nel nuovo e maggiore lago alpino ci sarà molto spazio per pale eoliche e turbine e gallerie sotterranee, che convogliano l'acqua direttamente verso Rotterdam nel Mare del Nord. In questo modo si previene anche il rischio di esondazioni lungo il corso del Reno in tempi di surriscaldamento climatico. E sulle montagne tutto intorno ci saranno impianti fotovoltaici e solari. Un arduo capolavoro d'ingegneria e un chiaro modello di lungimiranza politica. Ogni anno produrremo talmente tanta energia che Angela Merkel, con la sua misera proroga per le centrali nucleari tedesche, impallidirà dall'invidia. Volete sapere cosa ne farò delle centinaia di migliaia di abitanti della valle? Nessun problema, troveranno una tranquilla sistemazione sui ripidi pendii montuosi. Così come hanno fatti i Walser di un tempo. D'altronde ogni grande idea esige qualche vittima.

Il tutto diventerà una mega-attrazione! D'ora in avanti i numerosi pendolari e turisti attraverseranno la Valle del Reno a bordo di pedalò, tavole da surf e canoe. Ovviamente gratis. Il modal split e la mobilità sostenibile vanno pur incentivati, no? Questo è «think big», è mega e soprattutto ecologico. L'idea di costruire un tunnel per i treni internazionali sotto la Valle del Reno, a imitazione dell'Eurotunnel, nel frattempo l'ho scartata. Sarebbe meglio un treno a levitazione magnetica sul lago. I viaggiatori vorranno sicuramente vedere le mie pale eoliche e i collettori solari. Grandi cose si potrebbero fare per proteggere le Alpi! ■



Andreas Götz
Direttore CIPRA Internazionale

© Michael Zanghellini



Anteprima Alpiscena n° 95



© CIPRA International

La Convenzione delle Alpi compie vent'anni

Nel 2011 la Convenzione delle Alpi compie 20 anni. La CIPRA, che ha caldeggiato la stipulazione del trattato e ha contribuito alla sua stesura, coglie l'occasione per porre alcune domande. È valse la pena impegnarsi? Cosa bisogna fare per avvicinare la Convenzione delle Alpi alla gente? Cosa porterà in futuro? In molti Stati alpini la Convenzione non rientra nelle priorità e anche l'UE sembra aver altro da fare. Sta di fatto che la Convenzione delle Alpi ha modificato la percezione delle Alpi, ha creato reti e dato vita a cooperazioni in tutto l'arco alpino. Se sia ancora o meno uno strumento efficace per lo sviluppo sostenibile delle Alpi dipende molto dagli attori coinvolti.

In uscita a febbraio 2011.