

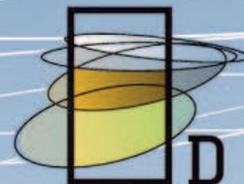
n e w s m a g a z i n e
info

L'opinione Le sfide per le Alpi piemontesi di Werner Bätzing
Primo piano Il nuovo tunnel del San Gottardo
→ In mostra le Alpi e l'Unità nazionale
→ Governare la montagna



n. 16 / maggio 2011





In questo numero

L'opinione

Le sfide per le Alpi piemontesi *di Werner Bätzing* p. 2

Primo piano

Il nuovo tunnel del San Gottardo *di Alberto Di Gioia* “ 6

Vicino e lontano

In mostra le Alpi e l'Unità nazionale *di Enrico Camanni* “ 9

Trasporto someggiato in montagna: un nuovo inizio?
di Irene Borgna “ 11

La “città micropolitana” della Carnia si mobilita attraverso
internet *di Giacomo Pettenati* “ 12

Governare la montagna *di Maurizio Dematteis* “ 14

Rubrica CIPRA Italia

Pianificazione e cambiamenti climatici *di Marcello Costa* “ 16

Rubrica IAM

Qualcosa di nuovo sul Fronte Occidentale
di Roberto Dini e Mattia Giusiano “ 17

Da leggere

Non si fa in tempo ad avere paura *di Giacomo Chiesa* “ 19

Le Alpi per la riduzione delle emissioni *di Alberto Di Gioia* “ 21

Da vedere

Un modello innovativo di gestione delle risorse montane “ 23

Dall'associazione

Torino 3 maggio: presentazione di Alpi e ricerca “ 24

Dislivelli.eu

Testata registrata presso il Tribunale di Torino in data 21 aprile 2010 (Iscrizione numero 23)
ISSN 2039-5442 - Dislivelli (Torino) - [Online]

Editore

Associazione Dislivelli

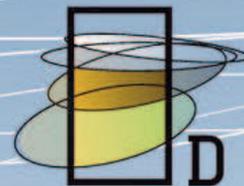
Direttore responsabile

Maurizio Dematteis

Redazione

Franco Bertoglio
Irene Borgna
Enrico Camanni
Alberto Di Gioia
Roberto Dini
Mattia Giusiano
Francesco Pastorelli
Giacomo Pettenati
Valentina Porcellana

Rivista realizzata in Viale Pier Andrea Mattioli 39, 10125 Torino,
Tel. +39 0115647406, Mob. +39
3888593186, info@dislivelli.eu



Le sfide per le Alpi piemontesi

Da regioni di spopolamento a aree con nuove potenzialità economiche e culturali. Le valli piemontesi, grazie alla storica pressione debole delle metropoli e delle grandi città, hanno oggi nuovi spazi di azione per uno sviluppo endogeno. Sempre che riescano a superare quell'“irrigidimento culturale” che ne blocca ogni proposta di rivalorizzazione dall'interno.



di Werner Bätzing

L'arco alpino (la Macroregione Alpi nel senso della delimitazione della Convenzione delle Alpi) è una regione periferica nel centro d'Europa e, anche se l'andamento della popolazione e dei posti di lavoro dal 1980 è superiore alla media europea, rimane comunque tale per ben altri motivi:

- mancanza di città con importanza europea o globale;
- bilancio del pendolarismo negativo verso l'esterno;
- difficoltà di accesso in ferrovia, camion e scarsità di trasporti pubblici (salvo i pochi fondovalle con grandi assi di transito);
- condizioni di vita assai difficili per chi ci lavora e abita (salvo i fondovalle delle valli più grandi);
- grandi problemi per le infrastrutture e i servizi pubblici e privati (scuola, sanità, negozi, ristorazione, ecc.) a causa della difficile conformazione geografica e della bassa densità della popolazione (salvo i fondovalle).

Fatta questa premessa, ne risultano quattro tipologie di regioni alpine (intese come micro-regioni o comunità montane) caratterizzate da problemi e potenzialità assai differenti sull'intero arco alpino:

1) Regioni dominate da un centro urbano: caratterizzate da un forte aumento della popolazione e dei posti di lavoro (il paragone è con il resto dell'arco alpino), aumento però connesso con il pericolo di una dipendenza dalle grandi metropoli extra-alpine e di conflitti interni sempre più grandi.

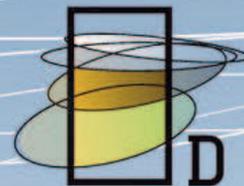
2) Regioni di pendolari: la meta del pendolarismo in uscita è verso un agglomerato extra-alpino (spesso), o verso una città alpina (come Innsbruck, Domodossola). Queste sono le regioni con il più forte tasso di crescita della popolazione dal 1980, ma il pericolo principale è la dipendenza dall'agglomerato extra-regionale.

3) Regioni rurali: queste regioni sono caratterizzate dalla mancanza di una città intraregionale e dell'esistenza di attività economiche molto varie (agricoltura, artigianato, cantieristica, industria, turismo), ma sono strutturalmente deboli.

4) Regioni di spopolamento: regioni ancora oggi con un forte spopolamento.

Le “regioni rurali” fino agli anni '60 erano le regioni più diffuse sul-

Risultano quattro tipologie di regioni alpine (intese come micro-regioni o comunità montane) caratterizzate da problemi e potenzialità assai differenti



l'arco alpino, ma sono destinate a sparire: nel migliore dei casi diventeranno "regioni di pendolari", nel peggiore "regioni di spopolamento".

A tutto il 2010 poche rimangono le "regioni rurali" e nel 2020 potrebbero essere sparite completamente.

La situazione delle Alpi piemontesi

Le Alpi piemontesi sono caratterizzate dalla massima presenza di "regioni di spopolamento" rispetto al resto dell'arco alpino, le valli Varaita-Maira-Grana-Stura e il cuore delle Alpi Liguri sono le due "regioni di spopolamento" più estreme di tutto l'arco alpino.

Le "regioni dominate da un centro urbano" sono molto rare nelle Alpi piemontesi (regioni di Domodossola, Bassa Valle di Susa) e lo stesso vale per le "regioni rurali" e le "regioni di pendolari".

Contrariamente al resto dell'Europa, la regione metropolitana di Torino è l'unica regione metropolitana nell'area perialpina che da molti anni non cresce e così la sua forza nel trasformare regioni alpine in "regioni di pendolari" è abbastanza debole (sono interessate a questo fenomeno solo la bassa Val Chisone e bassa Valle di Susa e solamente nove piccoli comuni al margine delle Alpi nella zona delle Valli di Lanzo).

Le città secondarie in prossimità delle Alpi come Biella, Ivrea, Saluzzo o Cuneo sono abbastanza piccole ed economicamente deboli (se paragonate a Varese e Vicenza o a Grenoble, Ginevra, Zurigo, Monaco, Salisburgo) e hanno un'influenza debole sull'area alpina (in Valle Stura ad esempio sono influenzati da Cuneo solamente i comuni Borgo S.D., Roccasparvera e Gaiola).

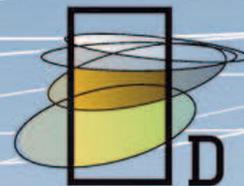
Questa situazione è economicamente delicata, ma allo stesso tempo è un grande potenziale perché, quando la pressione delle metropoli e delle grandi città sulle Alpi è debole, c'è spazio per uno sviluppo endogeno che può portare alla soluzione del problema dello spopolamento, che è il problema centrale per le alpi piemontesi.

Le Alpi piemontesi esprimono da sempre grandi potenzialità per l'uomo, tant'è che nella storia delle Alpi sono state tra le prime a essere popolate e questo vale ancora per l'attuale società postmoderna

Potenzialità e rivalorizzazione delle Alpi piemontesi

Le Alpi piemontesi esprimono da sempre grandi potenzialità per l'uomo, tant'è che nella storia delle Alpi sono state tra le prime a essere popolate e questo vale ancora per l'attuale società postmoderna, che ha fame di prodotti alimentari di alta qualità, di energie rinnovabili, di acqua e di spazi di pregio per il tempo libero.

Visto dal di fuori il problema centrale però mi pare essere una tendenza diffusa a un "irrigidimento culturale" che blocca dall'interno ogni proposta di rivalorizzazione (mancanza di innovazioni, egoismi familiari, campanilismo a livello di frazione, comune, valle) mentre la situazione politica italiana e la mancanza o inefficacia di una po-



litica montana, bloccano dall'esterno un possibile sviluppo. Fulcro per ogni progetto di sviluppo del territorio, secondo me, potrebbero essere iniziative che portino al superamento degli irrigidimenti culturali e che inneschino una cultura attiva, viva e innovatrice in diversi campi (musica, teatro, scienze, stampa, lingua, ecc.) per dare risposte a domande del tipo: come vogliamo vivere? Che cosa si intende per una buona qualità di vita? Quali sono gli elementi fondamentali per una buona qualità di vita?

Su questa base si potrebbero sviluppare nuove iniziative per un'agricoltura e un artigianato di qualità, per servizi pubblici e privati, per un uso delle energie rinnovabili e per un turismo diffuso, tutte attività impostate in modo ecocompatibile e sociocompatibile, intese come pluriattività e non come strutture altamente specializzate.

Per sostenere economicamente queste iniziative si potrebbe pensare a un uso strumentale dei profitti dall'idroelettrico e dall'utilizzo del legname, tenendo conto delle diverse potenzialità locali.

La mia esperienza personale mi porta poi a valutare positivamente il contributo di un turismo diffuso, dal 1985 pubblicizzo la "Grande Traversata delle Alpi/GTA" in Germania e ora questo percorso è molto conosciuto.

L'interesse dei tedeschi per le Alpi piemontesi negli ultimi anni è andato crescendo e sono tanti ora i tedeschi che hanno scelto di percorrere la GTA, calcoliamo che siano forse 2.500-3.000 persone all'anno che si spostano per un tempo medio di una settimana.

Il loro interesse per le Alpi piemontesi è man mano cresciuto nel tempo e ho pubblicato in Germania (insieme a Michael Kleider) tre guide per camminatori, sempre in stretta collaborazione con persone e organizzazioni regionali.

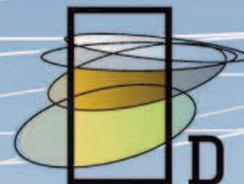
Nel 2006 è uscita la guida per le Alpi Marittime (tremila copie la tiratura della prima edizione, una seconda edizione nel 2010), poi quella della Valle Stura di Demonte nel 2008 (vendute fino oggi 2.400 copie), infine la guida per le Alpi Liguri nel 2010.

Tutte guide in tedesco, pubblicate della piccola casa editrice Rotpunkt a Zurigo, che ha anche pubblicato la famosa guida della Valle Maira.

Questo successo ha significato una piccola rivoluzione sul mercato tedesco delle guide per i camminatori e per la prima volta nel 2010 anche le grandi case editrici si sono interessate alle Alpi piemontesi. Tanto che ora c'è da aspettarsi nelle valli piemontesi un notevole aumento della presenza di tedeschi e, logicamente, anche di svizzeri, austriaci, olandesi e belgi.

Nelle vallate piemontesi il messaggio è arrivato in modo chiaro e si è reagito di conseguenza: per la preparazione della sesta edizione della mia guida GTA (prevista per aprile 2011), rispetto alla quinta edizione del 2006 ho trovato quasi 50 nuove possibilità di pernotta-

Si potrebbero sviluppare nuove iniziative per un'agricoltura e un artigianato di qualità, per servizi pubblici e privati, per un uso delle energie rinnovabili e per un turismo diffuso, tutte attività impostate in modo ecocompatibile e sociocompatibile



mento su tutta la GTA (nuovi posti tappa, agriturismi, bed&breakfast, rifugi escursionistici, ecc.). Uno sviluppo enorme!

Mi pare importante ora utilizzare queste opportunità in modo efficace e attento, che significa continuare a sviluppare sistematicamente le strutture di un turismo diffuso ed ecocompatibile, migliorare certi posti tappa e creare nuovi posti tappa in punti importanti ora non presidiati.

È indispensabile continuare a sviluppare nuovi sentieri di valle tipo “Lou Viage” in Valle Stura o i “Percorsi occitani” in Valle Maira, inserire meglio questo turismo nel sistema di pubblicità turistica a livello provincia e regione e creare uno stretto legame tra questo tipo di turismo e la produzione locale (agricoltura, artigianato) coinvolgendo i ristoranti e i posti tappa.

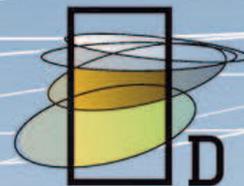
Tutto questo potrebbe sicuramente dare spazio a nuove potenzialità economiche e anche culturali per dare finalmente potenza a una rivalorizzazione delle “regioni di spopolamento”.

Werner Bätzing

NOTA

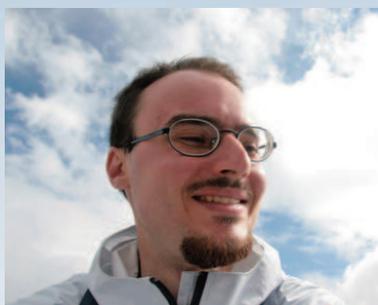
Il contributo inedito del professor Bätzing è stato fornito in occasione di un incontro per la promozione di “un progetto di ripensamento della questione montana partendo da energie endogene”, tenutosi recentemente in Provincia di Cuneo. Ringraziamo il professor Werner Bätzing

e Mariano Allocco, primo organizzatore di tale evento, per averci voluto concedere la pubblicazione dello scritto.



Il nuovo tunnel del San Gottardo

Svizzera, 57 km 2000 metri sotto la montagna. Tra pochi anni viaggiare da Milano a Zurigo sarà come spostarsi da Milano a Venezia, con un percorso privo di asperità in circa due ore e mezzo. Con la caduta dell'ultimo diaframma di roccia del settore ovest nel 23 marzo 2011 e l'apertura del nuovo tunnel di base del San Gottardo, nel mezzo delle Alpi, è stata ultimata la galleria più lunga e profonda del mondo.



di Alberto Di Gioia

Con i suoi 7 km in più del tunnel della Manica e i 3 km in più del Seikan in Giappone, il tunnel del San Gottardo è il "tunnel dei record": 57 km di lunghezza e 2000 metri di profondità nei tratti più distanti dal suolo

Con i suoi 7 km in più del tunnel della Manica e i 3 km in più del Seikan in Giappone, il tunnel del San Gottardo è il "tunnel dei record": 57 km di lunghezza e 2000 metri di profondità nei tratti più distanti dal suolo. Consentirà di movimentare 40 milioni di tonnellate di merci l'anno, con lo spostamento modale su rotaia di gran parte del traffico su gomma. In associazione, certo, a politiche strutturali mirate e 7,5 miliardi di franchi di investimento (9,5 miliardi di euro), perlomeno da parte della Svizzera.

Il ragionamento finanziario in realtà porta in un'altra direzione, quella delle politiche generali che la Svizzera ha deciso di adottare da circa un decennio. Tutto cominciò nel 1994, quando in seguito a un referendum popolare venne inserito all'interno della Costituzione un articolo sulla protezione delle Alpi dall'inquinante traffico di transito – per inciso si è trattato anche del primo caso al mondo in cui è stata inserita una clausola ecologia all'interno di un articolo costituzionale di uno Stato – .

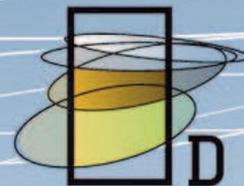
Il nuovo San Gottardo non è quindi da considerarsi un'opera a sé stante, ma inserita in un disegno politico generale di lungo periodo per la riduzione del traffico pesante nei territori alpini. Il solo cantiere di scavo (il più complesso del mondo, per il suo genere) è durato 9 anni e l'intera fase di pianificazione e costruzione è diffusa su un arco di tempo di 25 anni. Questo considerando il fatto che in un'opera di questo tipo le azioni collaterali e di mitigazione ambientale sono moltissime, prima fra tutte la riutilizzazione e gestione del materiale lapideo di scarto e delle polveri – 25 milioni di tonnellate – e delle acque interne, che per l'elevata pressione diventano caldissime non consentendone la diretta reimmissione nella rete idraulica di superficie.

Il progetto AlpTransit, alla base della realizzazione del tunnel del San Gottardo, è collegato alla realizzazione del tunnel del Lötschberg – molto più corto, aperto già nel 2007 – e sostenuto da una politica mirata delle tariffe, la TTPCP sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, valida sia per gli svizzeri che per gli stranieri. La tariffazione svizzera dei trasporti è legata, come concezione, al

Dislivelli

Ricerca e comunicazione sulla montagna

Testata giornalistica registrata presso il Tribunale di Torino il 21 aprile 2010.
Direttore responsabile Maurizio Demattels



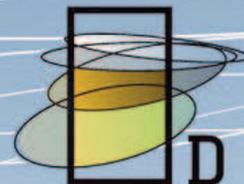
Un progetto analogo al traforo del San Gottardo è previsto per il Brennero, con un accordo con l'Austria risalente al 2009 e 13 miliardi di investimenti per un tunnel di poco più corto. I due progetti, tuttavia, sono piuttosto differenti

progetto di istituzione transnazionale di una Borsa dei transiti alpini, ovvero il progetto di legare a livello transnazionale i vari tipi di spostamenti di merce nelle Alpi a specifici crediti dipendenti dal mezzo di trasporto e, di conseguenza, a rispettive tariffazioni e vincoli. A oggi solo la Svizzera e l'Austria sono pienamente inserite in quest'ottica. Lo dicono anche le cifre: con stime sommarie, mentre percorrere la tratta di 300 km Chiasso-Basilea costa a un camionista circa 217 € (72 centesimi al km), percorrere Kufstein-Verona costa invece circa 111 € (33 centesimi al km) non equidistribuiti nella tratta: precisamente 2,04 € al km per la tratta austriaca, 12 cents al km per quella italiana! È ovvio che a prezzi simili la ferrovia non può risultare concorrenziale rispetto ad altri spostamenti modali.

Tutto ciò è ben conosciuto anche in Svizzera, per cui è ovvio che non basterà bucare il San Gottardo per ottenere automaticamente dei risultati: questo è stato già sperimentato con l'apertura della sola tratta del Lötschberg, attraverso la quale si sono raggiunti movimenti di soli 1,5 milioni di tonnellate (al 2009) dei 5 previsti per il corridoio 24 Genova-Rotterdam. Ingenti flussi pesanti su strada ancora permangono nel cantone di Ginevra e in definitiva nei territori di scavalco radiale della barriera alpina. Motivo per cui in futuro la politica trasportistica svizzera sarà ancora più mirata, in associazione al completamento delle tratte di progetto, andate incontro a ritardi determinati da difficoltà intrinseche (il San Gottardo aprirà prevedibilmente nel 2017, con un aumento dei costi preventivi di circa il 16%).

Non mancano gli aspetti e le voci negative relative all'alta velocità svizzera. La prima dimensione, non trascurabile, è legata alla pericolosità sul lavoro di questi tipi di cantieri. Otto i morti di AlpTransit, alcuni dovuti a incidenti stradali o di trasporto, in generale pochissimi rispetto ai 199 del primo traforo del San Gottardo risalente al 1882, contando soprattutto che il 40% dell'opera è stata realizzata ancora oggi con uso di esplosivi (il 60% con l'uso di macchine perforatrici TBM). Le altre dimensioni sono dovute soprattutto ai costi ingenti di questo tipo di opere, elemento contro il quale si è scagliato fortemente il partito della Lega Ticinese, insieme all'imposizione della tassazione sui costi di trasporto su gomma agli svizzeri. Non in ultimo le problematiche ambientali, un aspetto quanto mai delicato, soprattutto dal punto di vista del ripristino e salvaguardia, anche se l'intero AlpTransit ha evitato accuratamente di passare sotto a laghi e falde primarie, in seguito a un rilievo che è durato 5 anni e costato 115 milioni di franchi.

Tutto ciò si collega anche direttamente all'Italia: un progetto analogo al traforo del San Gottardo è previsto per il Brennero, con un accordo con l'Austria risalente al 2009 e 13 miliardi di investimenti per un tunnel di poco più corto. I due progetti, tuttavia, sono piuttosto



differenti. Per la visione progettuale complessiva, in primo luogo: il nuovo tunnel del Brennero nasce isolato, non solo sotto il profilo infrastrutturale ma anche sotto il profilo politico. L'Italia infatti sembra ben lungi dall'approvare diffusamente una politica che si avvicini anche solamente all'ottica della Borsa dei transiti, e nella retorica complessiva sembra difficile intravedere l'avviamento di una forma di tassazione del trasporto pesante di transito su strada. Inoltre allo stato attuale per il Brennero sono stati realizzati solamente i piani per il raddoppio della ferrovia, il traforo e la soluzione dei due nodi critici di Fortezza-Ponte Gardena e la circonvallazione di Bolzano. Le altre realizzazioni rimangono più vaghe e oscure, soprattutto per il futuro delle tratte più a sud, nei pressi di Trento fino allo snodo di Venezia-Mestre.

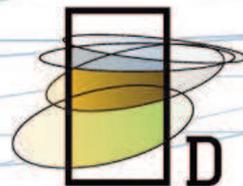
Del resto del traforo del San Gottardo, in Italia, poco si parla, con stupore considerando il fatto che l'opera, oltre a essere unica al mondo, collega direttamente la Svizzera all'Italia, da Bodio a Erstfeld e complessivamente da Milano a Zurigo. Ma l'alta velocità ferroviaria non costituiva un elemento di interesse nazionale?

Alberto Di Gioia



Per informazioni sul tracciato di progetto:
<http://www.alptransit.ch/it>





In mostra le Alpi e l'Unità nazionale

di Enrico Camanni

Dopo la mostra “I Villaggi Alpini, le identità nazionali alle grandi esposizioni”, organizzata all’interno del programma “Esperienza Italia 150”, il Museo nazionale della Montagna di Torino presenta il secondo appuntamento ideato per la ricorrenza: “Le Alpi e l’Unità nazionale. Trasformazioni e mutamenti”. L’esposizione inaugurata il 19 aprile resterà aperta al pubblico fino al 20 novembre 2011.

Non è stato facile condensare in una decina di sale il complesso rapporto tra le Alpi e la storia d’Italia, dai legami affettivi e patriottici di Quintino Sella, fondatore del Club Alpino Italiano, agli spaventosi scontri dolomitici della Grande Guerra, quando la nefasta sovrapposizione tra spartiacque alpino e confine nazionale assunse i toni più esasperati e tragici.

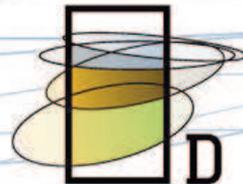
La mostra “Le Alpi e l’Unità nazionale. Trasformazioni e mutamenti”, da me curata con l’antropologo Annibale Salsa e il coordinamento di Aldo Audisio e Marco Ribetti, è stata completamente realizzata con collezioni appartenenti al Museo della Montagna e alla Biblioteca Nazionale CAI. L’esposizione del Monte dei Cappuccini ruota intorno alla nascita del Regno d’Italia nel 1861, momento esemplare di allineamento tra politica italiana e montagna, ma anche consacrazione della visione della cresta alpina come frontiera di patria, che crescerà fino alla Grande Guerra e si prolungherà oltre la Seconda guerra mondiale.

Il percorso presenta, in apertura e nella prima grande sala caratterizzata da un imponente panorama della catena alpina, un focus sulla figura di Quintino Sella e dei suoi affiancatori, con i necessari riferimenti alla nascita del Club Alpino Italiano. Dopo il 1861 scalare le cime delle Alpi sottraendole alla supremazia britannica equivaleva a “rifare” pacificamente l’Italia e gli italiani.

Il Club Alpino Italiano venne fondato a Torino nel 1863, due mesi dopo la terza ascensione del Monviso, quando Sella e una quarantina di colleghi approvarono lo statuto del CAI e votarono il primo consiglio di direzione. Tra loro c’erano anche alcuni deputati del Regno, segno dell’evidente continuità tra alpinismo e politica.

Per accedere alle sale successive si attraversa la ricostruzione di un posto di confine sulle Alpi, come dovettero fare i montanari per tornare a casa nel marzo del 1860, quando la Savoia, fino ad allora parte del Regno di Sardegna, venne annessa alla Francia. Si passa così al Monte Bianco, il tetto d’Europa, che da quel momento si trovò improvvisamente sulla linea di frontiera. La ricca iconografia, i volumi





vicino e lontano

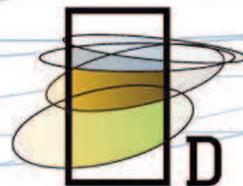
preziosi, le foto e gli oggetti lo descrivono prima e dopo questo cambiamento. Così è anche per il Cervino, vetta simbolo dell'affermazione dell'identità nazionale, dove si svolse una vera e propria gara per la prima ascensione, infine riuscita nel luglio 1865 all'inglese Whymper tre giorni prima che all'italiano Carrel.

Ma le montagne dovevano soprattutto essere attraversate da strade e ferrovie. Ecco il tema delle vie di comunicazione, altro elemento cruciale per capire i cambiamenti sopravvenuti sull'arco alpino dopo l'Unità nazionale. Altrettanto rilevante è stato il fenomeno turistico. Lo descrivono soprattutto i manifesti con cui si pubblicizzavano le diverse possibilità di viaggio e di villeggiatura. Il tragitto nel tempo e nei luoghi si interrompe con la Grande Guerra sulle Dolomiti, nel momento in cui le Alpi divennero il luogo del martirio per migliaia di uomini chiamati a difendere i confini del Paese. E molti caddero vittime della pazzia.

L'esposizione si chiude con un'installazione multimediale dedicata ai mutamenti delle frontiere alpine, fino alla configurazione attuale. Su tutto il percorso sono presenti sequenze di film e commenti sonori che aiutano a inquadrare e approfondire i temi.

L'esposizione inaugurata il 19 aprile resterà aperta al pubblico fino al 20 novembre 2011.

Enrico Camanni



Trasporto someggiato in montagna: un nuovo inizio?

di Irene Borgna

È risaputo: la necessità aguzza l'ingegno e la fantasia fa il resto. Così il Gruppo Speleologico Piemontese, in occasione dei lavori di restauro della Capanna Scientifica Saracco-Volante (Parco Naturale Alta Valle Pesio e Tanaro), ha deciso di puntare su una soluzione alternativa, ecologica ed economica, in sostituzione del costoso elitransporto dei materiali da costruzione.

La soluzione ha le orecchie lunghe e i larghi occhi neri degli asini e dei muli cui sarà affidato il compito di portare a quota 2220 i basti carichi di cemento e ghiaia.

«Non si tratta solo di utilizzare con cura i fondi a disposizione per i lavori – racconta Marco, primo promotore dell'“operazione ciuco” all'interno del Gruppo Speleologico Piemontese –, ci piace l'idea di affrontare i lavori in maniera sostenibile, limitando l'impatto ambientale e cercando di sfruttare risorse a Km0 o quasi». Per questo è stato coinvolto Luciano Ellena, che presso l'agriturismo Lungaserra di Vigna, in Valle Pesio, alleva una quarantina di asini da trasporto e da compagnia: «L'asino è una macchina perfetta. È l'ideale per spostare materiali in montagna».

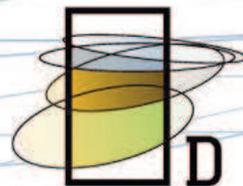
Luciano collabora già con il rifugio Garelli, in Valle Pesio, e di recente si è conquistato la copertina patinata del periodico Alpidoc per aver realizzato il trasporto a valle dei cumuli di rifiuti sparpagliati intorno al bivacco Varrone, sotto alla parete nord del Corno Stella.

Il progetto di trasporto someggiato ha incontrato l'appoggio del Parco e destato l'interesse del CAI regionale, che punta a promuovere l'impiego degli asini presso i rifugi di sua competenza. La prossima settimana si terrà un incontro a Torino tra i rappresentanti del CAI regionale, Luciano Ellena e due speleologi, involontari ma volenterosi pionieri di quello che potrebbe diventare un progetto pilota di ampiezza regionale.

Il trasporto someggiato a oggi è una realtà più diffusa oltralpe che sul versante italiano, dove rimane limitato a un impiego marginale. «È l'occasione per rilanciare delle attività tradizionali e sostenibili, come l'allevamento degli asini e il trasporto someggiato in montagna, collocandole all'interno dell'attuale economia alpina. Senza contare che di pari passo con l'impiego degli animali da soma va il recupero di prodotti d'artigianato in via di estinzione, come i basti di legno fatti a mano», aggiunge Luciano Ellena.

I lavori di restauro inizieranno nel mese di luglio, prima di allora il “peso” delle operazioni sarà tutto sulla schiena dell'asino Romeo e





della mula Quetty, che da Pian Marchisa passando per il Colle del Pas porteranno a destinazione tutto il necessario per il cantiere. Chissà che non siano gli aprifila di una nuova collaborazione in quota tra uomini e ciuchi e che, dopo aver visto il ritorno del lupo, le Alpi non vedano prima o poi anche la riscossa degli asini.

Irene Borgna



La “città micropolitana” della Carnia si mobilita attraverso internet

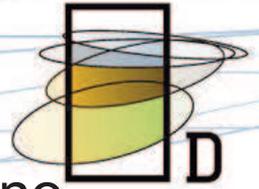
di Giacomo Pettenati

In Carnia la mobilitazione delle popolazioni di montagna passa attraverso il frequentatissimo blog Carnia.La., per salvare l'ecosistema di un lago contro un inutile elettodotto, per favorire i gruppi di acquisto solidale o la condivisione dei viaggi in auto verso Tolmezzo o Udine. E così i frequentatori del blog si sentono cittadini attivi di una “micropoli”.

Quando si discute della vita in montagna oggi è impossibile non sentire citare concetti come le nuove tecnologie, internet, le reti, la cittadinanza attiva, eccetera, senza rendersi sempre bene conto di che cosa si sta parlando. In Carnia, la regione montuosa della provincia di Udine che gravita sulla cittadina di Tolmezzo, questi discorsi si sono trasformati finalmente in qualcosa di concreto, grazie all'impegno di un gruppo di ragazzi e al fondamentale ruolo di internet e del blog Carnia.La, da poco diventato una testata giornalistica a tutti gli effetti.

La prima manifestazione concreta della voglia di partecipazione dei giovani carnici è stata la straordinaria mobilitazione, attivata attraverso i social network e il blog, che ha portato oltre 3000 persone in piazza a Tolmezzo per esprimere la propria contrarietà al progetto di un nuovo invasivo elettodotto che dovrebbe collegare il lago di Cavazzo (il più grande del Friuli – Venezia Giulia) a Würmlach, in Carinzia, tagliando in due la Carnia, per fornire energia elettrica a basso costo alle grandi industrie del pedemonte friulano. Sospendendo il giudizio sul progetto, che secondo i promotori della manifestazione sarebbe inutile, dal momento che l'Unione Europea avrebbe in animo di uniformare i prezzi dell'energia entro qualche anno, è interessante sottolineare il fatto che una così grande quantità di persone che vivono in decine di comuni diversi abbia fatto rete, utilizzando internet e i suoi strumenti per organizzare una mobilitazione che ha avuto un successo insperato.

Carnia. 



vicino e lontano



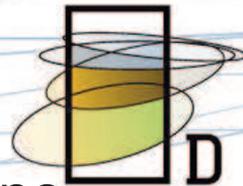
Francesco Brollo, fondatore di Carnia.La è consapevole del ruolo che la sua testata ha avuto nel dare il via e alla partecipazione di queste persone al dibattito sulle scelte politiche locali e nel mantenerla viva, coinvolgendole con post e commenti sul sito: «Internet, rispetto ai media tradizionali, anche se forse ormai ne fa parte, consente di associare al tradizionale testo scritto diversi strumenti di comunicazione, come i video dei consigli comunali e delle manifestazioni, i commenti degli utenti o sondaggi di opinione tra i visitatori del blog. Potremmo dire che si crea un metodo di comunicazione partecipata. Certo rimane il problema del “digital divide”, non tutti riescono ad accedere ai video che carico sul sito, tanto che a volte trascrivo i testi, per permettere anche a chi ha una connessione lenta di accedere alle informazioni».

La partecipazione al dibattito sull'elettrodomestico è solo una parte dell'attività di decine di cittadini attivi dei piccoli comuni montani della Carnia, che si sono resi conto che facendo rete ed utilizzando le nuove tecnologie e gli strumenti della partecipazione e della condivisione, la vita in montagna non ha niente da invidiare a quella di città. Giocando sul contrasto tra questi due mondi, solo apparentemente opposti, alcuni giovani hanno creato Micropolis Carnia, un gruppo di aggregazione spontanea degli abitanti di questa “città micropolitana”, intorno al quale si sviluppano un gruppo d'acquisto solidale, tavoli di formazione e discussione su temi come le energie rinnovabili o i “software open source” e progetti mirati a migliorare la qualità della vita in montagna, come la condivisione dei viaggi in auto verso Tolmezzo o Udine. «Appena i progetti saranno avviati – spiega Francesco Brollo – vorremmo creare anche una carta interattiva delle stazioni della “micropolitana”, che indichi i nodi fisici di questa rete di persone, costituiti, ad esempio, dai luoghi in cui ci si riunisce».

Giacomo Pettenati



Il blog Carnia è all'indirizzo:
<http://carnia.la/>



Governare la montagna

di Maurizio Dematteis

Nel febbraio 2011 la Camera dei Deputati ha votato all'unanimità una proposta di legge per la montagna. La prima dedicata alle Terre alte da 17 anni a questa parte. Ma Uncem, Anci e amministratori locali ne denunciano l'eccessiva disorganicità e la sostanziale inutilità, prima ancora che si pronunci il Senato. Mentre l'onorevole Quartiani, primo firmatario, si augura che venga approvata definitivamente entro l'anno.



Nella foto: L'Onorevole Erminio Quartiani, intervistato da Maurizio Dematteis

Una legge nazionale sulla montagna? È dal 2002, sancito dall'Onu come "Anno internazionale della montagna", che se ne parla in Italia. Per revisionare quella del '94, ultima realizzata, considerata ormai da tutti una legge obsoleta. E finalmente, da febbraio di quest'anno, una "Proposta di legge per la montagna" è stata approvata dalla camera dei Deputati e giace in Senato in attesa di discussione.

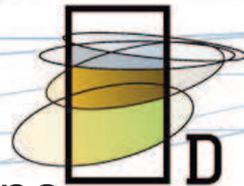
«Non si tratta di una legge quadro – ammette Erminio Quartiani, deputato Pd, presidente onorario del Gruppo amici della montagna e primo firmatario –. E non è nemmeno una legge organica. Sono una serie di disposizioni nazionali. Si tratta del "minimo comune denominatore" che ci ha permesso di realizzare una norma, la prima dopo 17 anni dedicata alla montagna».

Effettivamente sull'omogeneità della proposta ci sarebbe da discutere, dal momento che va da un fondo nazionale integrativo per i "comuni montani svantaggiati" che presentino un progetto idoneo, all'inquadramento del personale del Soccorso alpino, a un regime fiscale agevolato per Cai e ski club Fisi, a un certificato di eco compatibilità dei boschi, ad agevolazioni varie per rifugi di montagna e riconoscimenti per guide alpine e maestri di sci.

«Ma la cosa più importante – continua Quartiani – è che per la prima volta da 20 anni una norma nazionale contiene una definizione di montagna. Approvata alla Camera all'unanimità».

Proprio la definizione di montanità è stata spesso alla base del fallimento di ogni tentativo di legiferazione in ambito montano, a causa dei forti interessi in gioco e del rischio di qualche delegato in Parlamento di veder tagliato fuori il proprio comune.

«Sulla definizione di montagna la nuova legge continua a perpetuare parametri altimetrici inadeguati a descrivere la complessità delle aree montane – dichiara Enrico Borghi, presidente Uncem nazionale e vice presidente dell'Anci –. Il Ddl lega il concetto di marginalità all'altimetria, cosa evidentemente errata. Se solo dessimo uno sguardo all'Europa, ci accorgeremmo che tutti i documenti in materia richiamano all'esigenza di una combinazione di fattori che si artico-



vicino e lontano

lano tra l'altitudine e altre caratteristiche naturali da un lato, e i condizionamenti socioeconomici, la situazione di squilibrio territoriale e il livello di degrado o di pericolo ambientale dall'altro. Invece il testo approvato dalla Camera non solo non apporta alcun miglioramento alla condizione dei territori montani, ma anzi rischia di determinare una situazione di regressione nell'intero sistema montagna. Non vi è nessun accenno alla necessità di realizzare uno strumento che possa consentire ai territori montani la compartecipazione allo sfruttamento delle risorse naturali come acqua, biomasse, foreste, permettendo quindi una reale partecipazione delle municipalità di montagna al percorso federalista. Si punta invece su un fondo integrativo di fatto inesistente: 6 milioni di euro distribuiti per oltre 4.000 Comuni. Sostanzialmente poco più di 1.000 euro all'anno in media, con i quali ogni Comune "svantaggiato" dovrebbe potenziare i servizi pubblici locali di competenza: scuola, risorse idriche, turismo, lavoro, presidio del territorio».

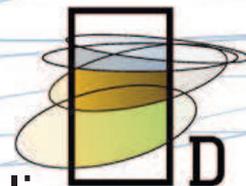
Una critica forte quella dell'Uncem. Ma che cosa ne pensano i diretti interessati? Cioè gli amministratori dei comuni di montagna? L'abbiamo chiesto a Giacomo Lombardo, sindaco di Ostana in Valle Po (Cn), che ha ricevuto quest'anno, secondo l'ultima divisione dei quattrini del Fondo nazionale della montagna, ben 82 euro di rimesse dallo Stato: «Servirebbe una legge organica. O fanno una vera politica per la montagna o si possono tenere le elemosine. Perché non servono. Noi abbiamo dallo Stato 42 mila euro all'anno per gli stipendi di due impiegati e un operaio. E basta». Lombardo, insieme a due assessori di buona volontà e un operaio, è intento a liberare i loculi del cimitero. Perché i pochi soldi che ha a disposizione cerca di investirli nel ripopolamento del suo comune. «Quest'anno abbiamo incrementato i residenti di 11 unità: un + 15% della popolazione. E sono tutti residenti attivi: 4 persone che gestiscono un nuovo albergo, 4 contadini, 2 che fanno formaggi e 1 grafico da Saluzzo. Sono i risultati di 20 anni di lavoro. Ma se non capiscono che per ripopolare la montagna c'è bisogno di una modifica della curva dell'Irpef, di un abbassamento delle tasse per queste attività, sarà tutto inutile».



Scarica il Disegno di Legge in pdf:
http://www.dislivelli.eu/blog/immagini/foto_newsletter_maggio_2011/progetto_legge_c41.pdf

Comunque sia il testo unificato C41, approvato di recente alla Camera, è in attesa della discussione al Senato. Dove l'onorevole Ermino Quartiani spera in una veloce approvazione senza eccessivi stravolgimenti nel corso dell'estate. In modo da poterlo rendere operativo entro l'anno solare.

Maurizio Dematteis



Pianificazione e cambiamenti climatici

di Marcello Costa

Una pianificazione territoriale male impostata e caratterizzata da un'eccessiva dispersione insediativa compromette il valore del paesaggio delle Alpi e accelera il cambiamento climatico per via delle esigenze di mobilità. Perché l'automobile diventa spesso l'unico mezzo utilizzabile.



Nell'ambito del progetto sui cambiamenti climatici nelle Alpi, CC.Alps, uno dei settori chiave in cui la CIPRA si è imbattuta è stato quello della pianificazione del territorio. Una pianificazione territoriale male impostata e caratterizzata da un'eccessiva dispersione insediativa compromette il valore del paesaggio delle Alpi e accelera il cambiamento climatico per via delle esigenze di mobilità.

L'attuale organizzazione territoriale alpina si connota infatti per la presenza di innumerevoli case monofamiliari prive di sufficienti servizi di trasporto pubblico e di approvvigionamento locale. Questo causa l'aumento nell'utilizzo delle auto private, che percorrono distanze due volte e mezzo superiori di quelle percorse in aree densamente popolate e dotate di una buona rete di trasporto pubblico. Acqua, strade, energia, telecomunicazioni, servizi di assistenza all'infanzia, trasporti scolastici e assistenza a domicilio possono arrivare a costare quasi il triplo negli insediamenti a bassa densità. Gli abitanti delle zone maggiormente abitate si trovano quindi a sovvenzionare due volte gli investimenti e gli interventi di manutenzione richiesti dagli insediamenti monofamiliari: una prima volta attraverso sussidi ricavati dalle entrate fiscali, una seconda volta attraverso le tariffe, poiché i costi maggiori dei servizi erogati negli insediamenti dispersi vengono ripartiti tra tutti gli utenti.

Un insediamento non compatto e a elevato consumo di suolo favorisce anche l'impermeabilizzazione del terreno e ostacola la riduzione delle emissioni di gas serra (il suolo non edificato fissa la CO₂).

Un altro aspetto fondamentale legato ai cambiamenti climatici è quello della pianificazione delle cosiddette "zone di pericolo", poiché lo spazio alpino sarà sempre più colpito da eventi meteorologici estremi causati dal cambiamento climatico. I rischi derivanti da quest'ultimo devono quindi diventare parte integrante della pianificazione del territorio a partire dalla delimitazione delle zone dove la realizzazione di insediamenti e opere di urbanizzazione va rigorosamente evitata, fino ad interventi di protezione come avviene per esempio in Baviera dove vengono realizzati bacini di ritenzione con una capacità di invaso in grado di superare del 15% il livello di piena con tempi di ritorno di 100 anni.

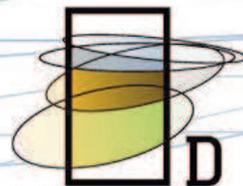


Per saperne di più scarica il compact in lingua italiana:

http://www.cipra.org/it/alpmedia/dossiers/19/?set_language=it

Per maggiori informazioni:

<http://www.alpenallianz.org/it/progetti/dynalp-climate>



Qualcosa di nuovo sul Fronte Occidentale

di Roberto Dini e Mattia Giusiano

Edificio polifunzionale “Espace Champorcher”

Luogo: Champorcher (1427 m), AO

Progetto: Danilo Marco, Sergio Béchaz, Mauro Zucca Paul

Cronologia: progetto 2006 – 2008, lavori 2009 - 2010



L'edificio è una costruzione ex-novo che si imposta su di un basamento seminterrato esistente sul quale doveva essere installato un chalet prefabbricato in legno che però è andato completamente perduto a seguito degli eventi alluvionali del 2000. L'amministrazione comunale di Champorcher ha scelto di completare la costruzione realizzando al di sopra un edificio più grande che ospitasse funzioni diverse tra le quali un punto di informazioni turistiche, un ufficio postale, una farmacia ed uno spazio per la Pro-loco.

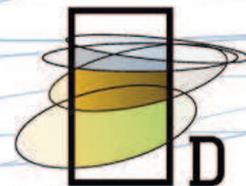
La nuova struttura, in muratura portante, cerca di ricreare una serie di spazi riparati da neve e pioggia - sia all'ingresso del salone al seminterrato, che era privo di un foyer di ingresso - sia al di fuori degli spazi al livello stradale, attraverso l'accentuazione degli sporti del tetto sul lato nord e sud, sostenuti da pilastri in legno tali da creare una seconda pelle all'edificio.

Il progetto è particolarmente attento alle questioni inerenti l'efficienza energetica, sia dal punto di vista dell'involucro che degli impianti, in virtù del fatto che il comune ha da poco avviato l'iter per la certificazione ambientale ISO 14001. Per questo motivo l'edificio è stato dotato di un impianto a pompa di calore geotermica e da un'apparecchiatura per la ventilazione meccanica controllata con recupero di calore. Il tetto, costituito da un'unica grande falda, ospita i pannelli fotovoltaici e nel sottotetto è stata collocata la centralina dell'impianto.

Per ciò che riguarda l'involucro, la muratura è stata rivestita con un cappotto in fibra di legno e finita con un tavolato di larice mentre nel seminterrato l'isolamento è stato realizzato dall'interno con un cappotto di sughero, per salvaguardare l'aspetto esterno costituito dal muro in pietra a vista.

A partire dalla fase progettuale è stata richiesta la certificazione energetica all'Agenzia CasaClima di Bolzano, che ha validato il progetto e ne ha seguito la costruzione. Infine è stata effettuata una prova di tenuta all'aria - il cosiddetto Blower Door Test - che ha confermato valori adeguati per la classe A.

L'edificio è stato riconosciuto come “impianto dimostrativo”, da parte dall'Assessorato Attività Produttive e Politiche del Lavoro della Re-

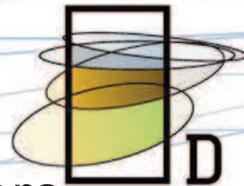


Istituto Architettura Montana

gione Autonoma Valle d'Aosta, beneficiando di un contributo nell'ambito della legge regionale per la promozione dell'uso razionale dell'energia.

Il progetto rappresenta dunque un interessante esempio di come interpretare in chiave contemporanea la realizzazione di nuovi piccoli spazi ad uso pubblico e di come integrare nelle nuove architetture le tecnologie per l'efficienza energetica senza arrivare da un lato alla brutale giustapposizione degli impianti al volume dell'edificio e senza scendere dall'altro nella banale riposizione dello chalet prefabbricato in legno dall'aspetto tradizionale.

Roberto Dini e Mattia Giusiano



Non si fa in tempo ad avere paura

di Giacomo Chiesa

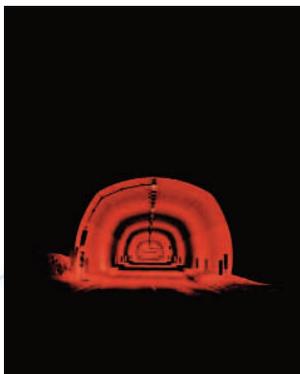
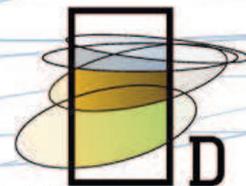
Luca Andreoni, *Non si fa in tempo ad avere paura*, curato da Francesco Zanot, testi di Francesca Lazzarini, Francesca Mila Nemni, Francesco Zanot, prodotto dal Mountain Photo Festival, Musumeci Editore, Aosta 2011 (192 pp. a colori con fascicolo di testo allegato di 14 pp.)

Un testo di immagini che racconta l'impegno di un lustro di Luca Andreoni, uno dei fotografi più attivi della fotografia italiana contemporanea. Si intitola *Non si fa in tempo ad avere paura*, ed è una delle rare uscite editoriali dell'autore.

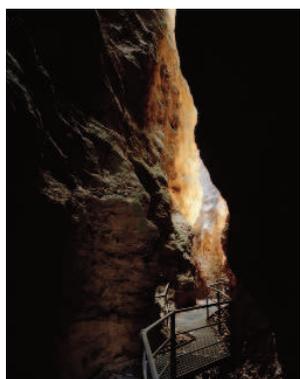


L'oggetto della recensione di questo mese è un libro di fotografia. Non si tratta però di uno dei tanti testi fotografici che racchiudono una serie di immagini scattate in due settimane e che, come affermerebbe Brian Ulrich, «viste una volta, viste per sempre». Al contrario, il libro *Non si fa in tempo ad avere paura* di Luca Andreoni, uno dei fotografi più attivi della fotografia italiana contemporanea, è una delle sue rare uscite editoriali e raccoglie tre lavori integrali "Tunnel" (2005-2006), "Orridi" (2007) e "Crepacci" (2008-2009) che hanno impegnato l'autore per ben un lustro. La struttura tripartita ricorda quella della Divina Commedia ma "Non si fa in tempo ad avere paura" non è scandito da un percorso che partendo dall'inferno arriva al paradiso, tramite un viaggio ascensionale. Nel libro ci si muove all'interno del nostro pianeta, tra le montagne, le sue buie caverne, la relazione tra l'artificiale e il naturale, circondati da rocce e ghiaccio. Il susseguirsi delle immagini sviluppa un discorso poetico fatto di fini dettagli, nuance di colore, riferimenti simbolici attraverso una narrazione visuale che, con le sue lente trasformazioni e successioni, costituisce il nocciolo del lavoro. L'alta qualità della stampa aiuta ad addentrarsi tra i tre lavori che fanno parte di questa ricerca personale sull'animo umano, racchiusi da un titolo unificatore, verso il finale della poesia La galleria di Gianni Rodari: non si fa in tempo ad avere paura.

Il percorso inizia dalla serie "Tunnel", dove immagini statiche, di luoghi generalmente percepiti e attraversati a grande velocità, permettono all'osservatore di sviluppare riflessioni insolite. I colori saturi delle luci artificiali, le gallerie deserte, immobili, scavate all'interno della terra o nascoste nella nostra mente generano un paesaggio infernale.

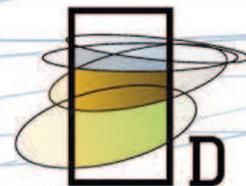


Gli "Orridi" sono il simbolo del tentativo antropico di dominare la natura, di esorcizzare la propria paura. Le immagini affiancano a questi luoghi del lavoro naturale, dell'incessante scorrere e gocciolare dell'acqua, le scalette di metallo, le passerelle, i ponti che vogliono rendere facilmente praticabili anche questi luoghi selvaggi, spaventosi.



Terza tappa di questo viaggio nel profondo è la serie "Crepacci", che Andreoni ha sviluppato calandosi nella profondità delle fenditure dei ghiacciai alle pendici del Monte Bianco. Il ghiaccio, soggetto unico e pervasivo delle immagini, sembra aprirsi davanti allo spettatore, ma nello stesso tempo lo inghiotte. Le sensazioni discordanti si riflettono sui colori e sulle luci che si generano sulla superficie di questa materia fredda e angosciante, che, tramite lo sguardo-guida del fotografo assume forme sinuose, quasi antropomorfe. La paura si lega alla bellezza, al fascino del sublime.
Giacomo Chiesa



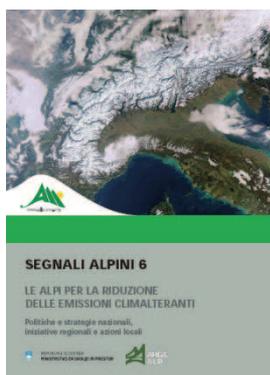


Le Alpi per la riduzione delle emissioni

di Alberto Di Gioia

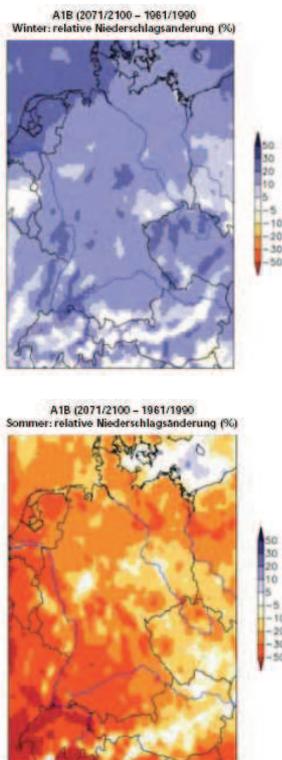
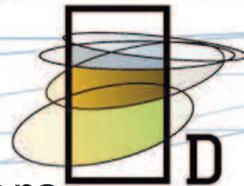
Segretariato permanente della Convenzione delle Alpi, Segnali Alpini 6. Le Alpi per la riduzione delle emissioni climalteranti, Edito da Ministero sloveno dell'Ambiente e della Pianificazione del Territorio, Ljubljana, 2011 (99 pagine a colori)

Di recente pubblicazione il sesto numero della serie "Segnali Alpini", promossa dal Segretariato permanente della Convenzione delle Alpi, dedicato al tema del cambiamento climatico in sintonia con il piano d'azione della Convenzione delle Alpi.



Di recente pubblicazione il sesto numero della serie "Segnali Alpini", promossa a partire dal 2003 dal Segretariato permanente della Convenzione delle Alpi con il sostegno di Arge Alp. Dopo il numero speciale sui trasporti e la documentazione degli eventi naturali (n. 4), il nuovo numero di quest'anno è dedicato al tema del cambiamento climatico, in sintonia con le dimensioni considerate dal piano d'azione del cambiamento climatico della Convenzione delle Alpi. La pubblicazione mira a diventare un riferimento di divulgazione scientifica per la lotta ai cambiamenti climatici nelle Alpi, con l'intento, da un lato, di individuare possibili risposte alle problematiche ambientali oggettive, dall'altro lato di fornire esempi virtuosi di applicazione trasferibili anche in altri territori.

Il lavoro parte dalla presentazione succinta degli sviluppi delle condizioni climatiche negli ultimi anni, sia sui versanti settentrionali che meridionali delle Alpi. In particolare vengono approfonditi i caratteri giuridici e politici, dalle strategie dell'Unione Europea al protocollo del piano d'azione della Convenzione delle Alpi, in relazione alle strategie dei singoli stati nazionali in merito al cambiamento climatico, dall'adesione al protocollo di Kyoto, ai fondi e l'istituzione di specifici organismi, fino alla realizzazione di politiche locali e regionali. In rilievo anche l'evidenziazione di alcuni progetti collaterali, come la realizzazione di gruppi e piattaforme per una migliore gestione e organizzazione del territorio e delle risorse ("Gestione delle acque nello spazio alpino", "Rete ecologica", "PLANALP"). Il livello locale-regionale ha un ruolo chiave per la realizzazione di azioni concrete sul territorio, motivo per cui vengono approfonditi aspetti salienti di alcuni casi pilota, tra cui la Provence-Alpes-Côte d'azur, il Rhône-Alpes, il Salisburghese, il Vorarlberg, i Cantoni dei Grigioni e di San Gallo, il Trentino e l'Alto Adige. Emerge la necessità della definizione di politiche limpide, finalizzate e lungimiranti, con un'attenzione particolare nei confronti delle risorse mobilitate nel diventare sostenibile e la divulgazione delle buone pratiche. In



Nelle immagini: variazione media percentuale delle temperature in inverno e in estate in Svizzera, Austria e Germania (periodo 1961-1990)



I "Segnali alpini" e il Piano d'azione sono disponibili in tedesco, italiano, francese, sloveno e inglese su:

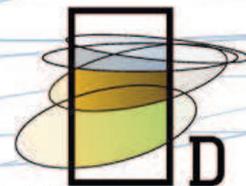
http://www.alpconv.org/archive/index_it

www.alpconv.org/theconvention/conv10_CP_it

particolare emergono come buone pratiche di interesse:

- il monitoraggio delle iniziative a tutela del clima nelle Alpi austriache e nei "comuni mobili" (dal progetto "Gemeinde Mobil" di rafforzamento del trasporto pubblico locale);
 - il fondo istituito dal Liechtenstein che premia l'edilizia e le ristrutturazioni sostenibili nella regione alpina; il principio è quello per cui costruire edifici ad alta efficienza energetica è alla base della sostenibilità delle politiche ambientali sovra locali;
 - la divulgazione delle buone pratiche promosse dalla Convenzione delle Alpi in Slovenia, in collaborazione con il Ministero dell' Ambiente e la Pianificazione del territorio e specifici progetti di sviluppo locale partecipato;
 - il progetto Kyoto lombardo, con costruzione di scenari e politiche per limitare le emissioni a livello regionale;
 - il piano energia clima Chamonix-Monte Bianco come approccio per sostenere l'attuazione del piano d'azione del cambiamento climatico in un'area sensibile;
 - il sostegno del programma Spazio Alpino attraverso la cooperazione territoriale europea: il tema dei cambiamenti climatici è diventato parte strutturante dei tre assi progettuali (competitività e attrattività, accessibilità e connettività, ambiente e prevenzione del rischio) e alcuni progetti tra quelli approvati sono specificatamente dedicati, come il CLISP (Climate Change Adaptation by Spatial Planning), il SILMAS relazionato al monitoraggio dei laghi alpini (Sustainable instruments for lakes management in the Alpine Space) e l'Arc-Water-Scarce, legato alla valutazione degli impatti del climate change sugli ecosistemi acquatici;
 - il programma della CIPRA CC.Alps, per la messa in rete delle buone pratiche progettuali;
 - una proposta concreta per il trasferimento modale del traffico pesante: la borsa dei transiti alpini, per la quale attualmente l'impegno maggiore alla sua attuazione è investito dalla Svizzera.
- Allo stato attuale la Convenzione delle Alpi comprende Regioni divenute molto attive nell'ambito della cooperazione per la lotta al cambiamento climatico. Per questo motivo (è una delle conclusioni del rapporto) le Alpi possono detenere un importante ruolo pilota nello scenario globale, con l'individuazione e la sperimentazione (messa in luce dalle buone pratiche già rese attive e dalla cooperazione nazionale-internazionale) di possibili modalità di soluzione delle problematiche poste dal cambiamento climatico. Il ruolo della politica è decisivo, da questo punto di vista, non tanto per l'attivazione di tali buone pratiche, quanto per il loro sostegno sul lungo periodo e per l'attivazione di processi aperti di riformulazione delle modalità d'uso e trasformazione del territorio.

Alberto Di Gioia



da vedere



Un modello innovativo di gestione delle risorse montane

Valle Varaita: le realtà politiche, economiche, culturali e sociali della valle si sono messe insieme per studiare un modello innovativo di gestione delle risorse endogene. Ne è nato Gestalp, un progetto pilota di laboratorio naturale per cercare di gestire in modo integrato acqua, erba, legno e animali. Con un occhio alle ricadute sul turismo.



Acqua, legno, erba e animali (selvatici e domestici). Quattro risorse capitali che, rinnovandosi perennemente, hanno consentito all'uomo di sviluppare una società alpina avanzata.

Siamo noi forse oggi talmente evoluti da voler abbandonare tutto questo?

Secondo i promotori del progetto "Laboratorio naturale Gestalp", progetto pilota in Valle Varaita (Cn), no. Perché anche se nessuno di noi oggi vuole "fare la vota dei nostri vecchi", grazie alla realizzazione di modelli innovativi è possibile gestire le "quattro fonti naturali rinnovabili" del territorio alpino. Con una prerogativa in più: una gestione a forte connotazione sociale. Cioè modelli in grado di produrre economia e occupazione, migliorare la qualità di vita della comunità residente, aprirsi a un proficuo scambio – paritario – con le realtà socio-economiche dell'area circostante senza dover obbligatoriamente attendere, come avviene ora, le contribuzioni esterne per intraprendere qualsivoglia iniziativa. «La sfida – si legge nella presentazione del progetto – è di riuscire a fare tutto questo senza intaccare la biodiversità e il paesaggio, ma, al contrario, cercando di salvaguardare e valorizzare entrambi gli aspetti anche a beneficio di altri comparti, come quello turistico».



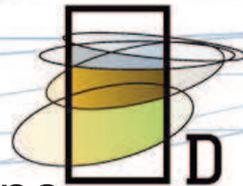
Guarda il video della presentazione di Andrea Dematteis su:

<http://www.youtube.com/watch?v=rUHLtllag3Q>

Scarica il progetto su:

http://www.dislivelli.eu/blog/immagini/16.Sintesi%20per%20ENTI_nov10.pdf

Si chiude il 1° maggio la XV edizione del Valsusa Filmfest, "Festival di film e video sui temi della memoria storica e dell'ambiente", organizzato dall'associazione omonima in diversi luoghi della valle (la maggior parte delle proiezioni ha luogo nel cinema comunale di Condove). Dal momento che i tempi di chiusura della nostra newsletter non ci permettono di raccontare in tempo quanto succede in questo festival, invitiamo tutti i nostri lettori a visitare il nostro sito nei giorni successivi alla fine della manifestazione, per trovare un resoconto dei vincitori e dei film più interessanti proiettati in Val di Susa.

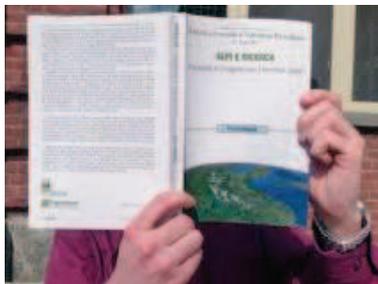


dall'associazione



Torino 3 maggio: presentazione di Alpi e ricerca

Martedì 3 maggio 2011, presso il Museo nazionale della montagna a Torino, verrà presentato “Alpi e ricerca. Proposte e progetti per i territori alpini”, libro realizzato da Dislivelli, frutto del Primo forum dei giovani ricercatori per le alpi di domani.



Il libro “Alpi e ricerca. Proposte e progetti per i territori alpini” a cura di Federica Corrado e Valentina Porcellana, frutto dei materiali raccolti nel corso del Primo Forum dei giovani ricercatori per le Alpi di domani, verrà presentato martedì 3 maggio 2011 alle ore 18 e 30 presso la Sala degli Stemmi del Museo nazionale della montagna, Piazzale Monte dei Cappuccini 7, a Torino. La presentazione si inserisce all'interno della rassegna “I martedì della biblioteca. Leggere le montagne”, in programma tra aprile e maggio.

L'iniziativa a cura di Biblioteca nazionale del Club alpino italiano e del Museo nazionale della montagna, prevede un'ulteriore presentazione il 10 maggio, sempre alle 18,30, dedicata a “Ghiaccio vivo. Storia e antropologia dei ghiacciai alpini”, di Enrico Camanni, Edizioni Priuli e Verlucca, con la partecipazione dell'autore e del geologo Gianni Boschis.