

eco

Numero 176 / luglio 2023 appare cinque volte l'anno

Il giornale dell'Associazione
«per la protezione della regione alpina»



Foto: Iniziativa delle Alpi

La valanga di traffico prima del Gottardo: Soprattutto il traffico d'aggiramento attraverso i villaggi affligge gli abitanti e inquina l'ambiente.

Attacco alla protezione delle Alpi: perché quattro corsie sarebbero fatali

fg. Il secondo tubo non è ancora costruito, ma già si sente parlare di un esercizio a quattro corsie al Gottardo. L'Iniziativa delle Alpi si oppone fermamente a questo smantellamento della protezione delle Alpi.

Ciò che i fanatici dell'automobile, come il consigliere nazionale dell'UDC Walter Wobmann, chiedevano già l'estate scorsa, un'apertura a quattro corsie delle gallerie stradali del Gottardo, ora sembra essere penetrato anche negli ambienti dei partiti borghesi. Georg Simmen (PLR), Consigliere di Stato di Uri, ha detto nel Grancon-

siglio, a proposito degli ingorghi al Gottardo e del traffico d'aggiramento attraverso i villaggi urani, «avremo risolto il problema quando potremo attraversare il Gottardo su quattro corsie». Di conseguenza, l'articolo sulla protezione delle Alpi deve essere modificato. Eppure, dovrebbe ormai essere chiaro a tutti: costruire e gestire più strade

Continua a pagina 2



Il trasferimento del traffico sulle rotaie sgrava le Alpi – ma anche per il traffico del tempo libero vale «il furbo viaggia in treno».

Continuazione da pagina 1

per evitare la congestione del traffico, come disse già il ricercatore Lewis Mumford nel 1955, è proprio come «aprire la cintura per liberarsi del peso in eccesso». Un'ulteriore capacità stradale al Gottardo sposterebbe solo il problema delle strozzature, non lo risolverebbe, e soprattutto attirerebbe ancora più auto e camion.

Attacco all'articolo sulla protezione delle Alpi

L'articolo sulla protezione delle Alpi nella Costituzione federale (art. 84), adottato con l'accettazione dell'iniziativa delle Alpi, recita: «la capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata.» Anche il Consiglio federale ha dichiarato, in occasione della votazione sul secondo tubo del Gottardo: «la costruzione della seconda canna non comporterà un aumento della capacità della galleria. Anche dopo il risanamento il traffico dovrà circolare su un'unica corsia per ciascuna direzione». Quattro corsie al Gottardo violano chiaramente la Costituzione.

Promesse della votazione del 2016

Nei documenti per la votazione, il Consiglio federale ha dichiarato che «la capacità



Django Betschart,
Direttore dell'Iniziativa
delle Alpi

« Aumentare la capacità stradale attira ancora più traffico, a scapito della popolazione svizzera. »

della galleria non sarà aumentata con la soluzione adottata dal Consiglio federale e dal Parlamento. Anche dopo il risanamento della galleria stradale del Gottardo, potrà essere aperta in qualsiasi momento una sola corsia per senso di marcia. L'altra servirà come corsia d'emergenza.» Queste promesse sono state ribadite innumerevoli volte nella campagna referendaria del 2016. Il fatto che ora, a distanza di qualche anno, per alcuni non ne sia rimasto più nulla è allarmante.

Nel 2016, i sostenitori del raddoppio si sono espressi a favore del secondo tubo da 2 miliardi di franchi, soprattutto per motivi di sicurezza. Invece di percorrere 17

chilometri attraverso il Gottardo con traffico a doppio senso, come avviene oggi, i due tubi dovrebbero garantire maggiore sicurezza con una corsia di marcia e una d'emergenza. Con un sistema a quattro corsie, le corsie di emergenza verrebbero eliminate. Questo riduce significativamente la sicurezza e contraddice in modo massiccio l'argomentazione sulla sicurezza che è stata utilizzata insistentemente nella campagna referendaria.

Si sposta solo il problema

È vero che il tunnel stradale del Gottardo è un collo di bottiglia sull'asse nord-sud. Ma se questo collo di bottiglia viene allargato, la congestione non scomparirà magicamente, ma si sposterà in altre regioni. Probabilmente gli ingorghi aumenterebbero notevolmente in Ticino, ad esempio nei pressi di Chiasso, o nelle aree di Lucerna e Basilea. Spostare gli ingorghi da un luogo all'altro è miope e non può essere nell'interesse della popolazione svizzera, già abbastanza afflitta dal traffico.

Il Gottardo sempre sotto i riflettori

Anche in altre parti della Svizzera ci sono ingorghi e molto traffico, ma senza che le colonne attirino la stessa attenzione. Si

Arginare la valanga di traffico

Quattro corsie al Gottardo non risolvono il problema delle valanghe di traffico attraverso le Alpi, anzi. L'Iniziativa delle Alpi propone soluzioni lungimiranti:

■ **Servizi di trasporto pubblico attraenti:** per ridurre la congestione al Gottardo, il trasferimento di passeggeri e merci sulla ferrovia e sul trasporto pubblico è la misura più efficace. Con offerte più allettanti, in futuro si potranno convincere ancora più persone a viaggiare in treno (almeno per la parte lunga del viaggio). In Svizzera e in Italia sono già disponibili le infrastrutture necessarie.

■ **Sistema di slot:** un sistema di slot in cui è necessario prenotare per l'attraversamento delle Alpi ridurrebbe significativamente la congestione prima del Gottardo e del San Bernardino, in quanto (quasi) solo le auto con l'autorizzazione di guida appropriata sarebbero sul percorso e non potrebbero causare congestione. Al Brennero, i ministri dei trasporti di Baviera, Tirolo e Alto Adige vogliono introdurre un sistema di fasce orarie di questo tipo, dapprima per i camion e in seguito forse anche per le auto. Riteniamo che un sistema con prenotazione per fasce orarie valga la pena di essere esaminato anche in Svizzera. Invitiamo il Consiglio federale, il Parlamento e l'amministrazione a farlo.

■ **Pedaggio:** si potrebbe introdurre un pedaggio per la circolazione sulle strade transalpine della rete nazionale (Gottardo, San Bernardino, Sempione, Gran San Bernardo). Questo dovrebbe frenare la crescita del traffico. Se progettato in modo dinamico, può anche contribuire a smussare i picchi. Inoltre, gli introiti potrebbero essere utilizzati per finanziare misure di riduzione del traffico stradale. Sarebbe importante offrire una soluzione equa (con sconti o abbonamenti) per la popolazione regionale (ad esempio ticinese e urana).

■ **Pacchetto di misure contro il problema del traffico d'aggiramento:** il problema del traffico che devia attraverso i villaggi può essere ridotto in modo significativo con una gestione intelligente del traffico. Le seguenti misure proteggono i residenti e l'ambiente da valanghe di auto, rumore e sostanze inquinanti:

- Riduzione della velocità sull'autostrada e sulle altre strade.
- Chiusura delle entrate e delle uscite per il traffico di transito e chiusura della strada del valico a determinate categorie di veicoli, per esempio i camper.
- non visualizzare i percorsi alternativi sul sistema di navigazione.
- Introdurre divieti per i viaggiatori in transito di circolare sulle strade cantonali e comunali in alcuni fine settimana e giorni festivi (come sulla strada del Brennero in Tirolo). In questo modo si liberano i villaggi dagli ingorghi e si consente ai residenti, alle ambulanze, ai vigili del fuoco, alla polizia e ai trasporti pubblici di accedere liberamente.

pensi a Wallisellen (ZH), Muttenz (BL), Würenlos (AG), Schönbühl (BE), Renens (VD) o al tunnel Reussport di Lucerna (LU), dove il volume medio di traffico giornaliero (TGM nel 2022) è di 100'000 auto, e in alcuni casi anche molto di più. Al contrario, la situazione al Gottardo, con un traffico medio giornaliero di 18'600 veicoli, potrebbe quasi essere definita rilassata. Naturalmente, nei giorni festivi e nei periodi di vacanza del semestre estivo il traffico è molto più intenso del solito e si formano ingorghi. Tuttavia, la durata delle colonne al Gottardo non può essere paragonata a quella degli ingorghi altrove perché, per motivi di sicurezza, il traffico viene dosato con sistemi semaforici prima del tunnel stradale.

Il problema del traffico d'aggiramento

Il problema principale degli ingorghi al Gottardo e al San Bernardino è il traffico di deviazione. Per evitare l'ingorgo, innumerevoli vacanzieri percorrono le strade dei comuni montani per attraversare le Alpi, con grande sofferenza della popolazione locale di Uri, del Ticino e dei Grigioni. Il traffico di transito deve restare sull'autostrada. Il problema deve essere risolto con un'efficace canalizzazione del traffico e una gestione intelligente – e questo subito! Quattro corsie al tunnel stradale del Gottardo non sono certo la risposta. Più strade attirerebbero una valanga di auto ancora più grande. E questo porterebbe molto presto a ancora più traffico d'aggiramento.

IN BREVE

Legge sulla protezione del clima: grazie!

kd. È stato un thriller elettorale fino alla fine. Fortunatamente, ha avuto un lieto fine: la Legge sulla protezione del clima è stata approvata il 18 giugno. La Svizzera dice Sì a una maggiore protezione del clima, di cui hanno urgentemente bisogno soprattutto le regioni montane. Insieme a molti altri, ci siamo battuti e per questo desideriamo esprimere i nostri più sinceri ringraziamenti a tutte/i per l'impegno profuso!

RoLa assicurata fino al 2028

kd. Dopo che il Consiglio nazionale ha votato a favore dell'estensione dell'autostrada viaggiante (RoLa) nella sessione primaverile, anche il Consiglio degli Stati ha deciso all'inizio di giugno di continuare la RoLa fino alla fine del 2028. L'Iniziativa delle Alpi si è battuta per questo con grande impegno. La continuazione fino al 2028 dà alle aziende di trasporto e alle ferrovie merci il tempo sufficiente per prepararsi alla fine della RoLa. Un piccolo ma significativo successo per la politica svizzera di trasferimento modale e per la protezione delle Alpi.

Pedaggio per i camion basato sul CO₂

kd. Il governo di coalizione tedesco sta introducendo un supplemento per il CO₂ dei camion, per coprire meglio i loro costi esterni e promuovere ulteriormente lo sviluppo della ferrovia e il trasferimento modale. Il ricavo annuo aggiuntivo di circa 6 miliardi di euro sarà investito per l'80% nelle ferrovie, a differenza del precedente pedaggio, che in Germania funzionava secondo il principio «la strada per la strada». Inoltre, il pedaggio sarà flessibile e potrà essere aumentato a seconda dell'ora del giorno e della stagione, per evitare la congestione. Un pedaggio basato sul CO₂ è un modello per la Svizzera, soprattutto in vista dell'imminente revisione della TTPCP. Dopotutto, già oggi più dell'80% dei camion che attraversano le Alpi appartengono alla classe Euro6 e quindi beneficiano del prelievo più basso.



Sasso del diavolo 2023

I trasporti sono tra i principali responsabili dei danni ambientali e climatici. Non tutti i trasporti sono però necessari. Per questo motivo assegniamo il «Sasso del Diavolo» a un prodotto simbolo per trasporti insensati e il «Cristallo di rocca» a un'idea innovativa che riduce i trasporti.



In confronto

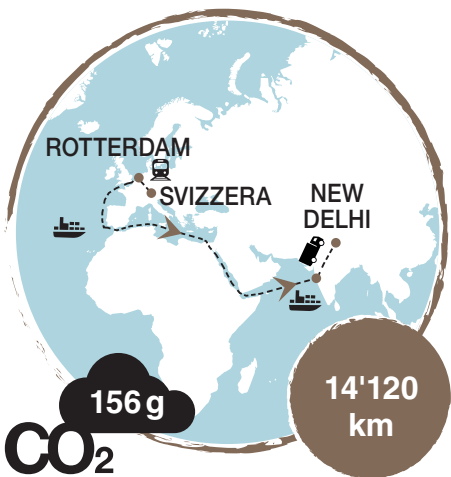
Nuggets di pollo dalla Svizzera:
14,3g di emissioni di CO₂ / 150 km di trasporto

Aldi – Nuggets di pollo dal Brasile

La carne dei nuggets di pollo surgelati «la finesse» di Aldi proviene dal Brasile. La foresta amazzonica, riconosciuta come il polmone verde della Terra, purtroppo è sempre meno verde. Viene spietatamente disboscata per usi agricoli tra cui l'allevamento di polli. Aldi non ha risposto alle nostre richieste: questa mancanza di trasparenza non ci permette di calcolare l'esatta portata di questo trasporto assurdo. Secondo le nostre stime l'impronta di CO₂ del trasporto di una confezione di nuggets di pollo ammonta a 254 g ed è quindi 18 volte superiore a quella della carne di pollo svizzera.



Foto dei prodotti: Floriane Kaiser

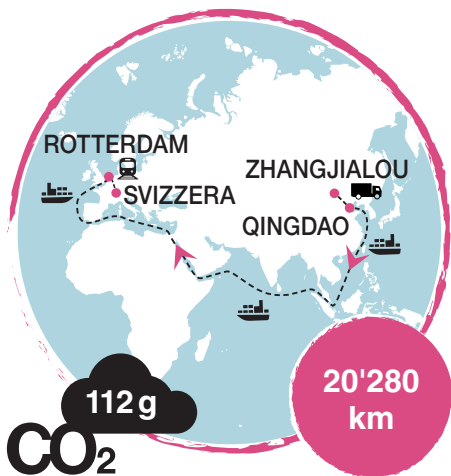


In confronto

Red Bull, Widnau(SG)-Berna:
15g di emissioni di CO₂ / 236 km di trasporto

Red Bull – dalle Alpi all'India

La maggior parte delle lattine di Red Bull vendute in tutto il mondo viene riempita a Widnau, nella valle del Reno di San Gallo. Invece di imbottigliare localmente, come fanno molti altri produttori di bevande, Red Bull spedisce inutilmente migliaia di tonnellate di acqua in tutto il mondo. Visto che nonostante le ripetute richieste, Red Bull ci ha fornito solo informazioni scarse, abbiamo calcolato a titolo di esempio il percorso di una lattina da 335 ml da Widnau a New Delhi, in India: essa copre una distanza di 14'120 km e provoca emissioni di CO₂ pari a circa 156 g.



In confronto

Snack per cani, prodotto in Svizzera:
8g di emissioni di CO₂ / 150 km di trasporto

Migros – snack per cani dalla Cina

Presentato come «snack naturale», il cibo per cani «Max XXL Chicken Breast» viaggia in modo tutt'altro che naturale. Il petto di pollo proviene dalla Cina ed emette tra 103 e 117 g di CO₂ per confezione, prima di finire nella ciotola del cane. A titolo di confronto un pollo allevato in Svizzera emetterebbe 8 g di CO₂. Il pollo cinese viene trasportato con un camion fino al porto di Qingdao e poi spedito via mare ad Anversa, Rotterdam o Genova (a seconda della disponibilità), da dove arriva poi in Svizzera in treno. Ciò corrisponde a una distanza media di trasporto di 20'280 km.





fabas – decisamente locale

Proteina vegetale da ingredienti al 100% locali

«In Svizzera dobbiamo coltivare più proteine vegetali, per accelerare il cambiamento del nostro sistema alimentare», spiega la fondatrice di fabas, Anik Thaler. Attualmente, quindici aziende agricole svizzere coltivano per fabas ceci, fagioli e piselli, con i quali tra Zurigo e Lucerna si producono vari tipi di hummus, falafel e hamburger di fagioli. Prodotti che si trovano sugli scaffali di un centinaio di piccoli negozi in tutta la Svizzera.



Foto: m.a.d./fabas

Ocean Responsibility Switzerland

La Svizzera deve assumersi la responsabilità per gli oceani

La Svizzera è uno dei dieci più importanti centri per la navigazione. Un container su sei viaggia su una nave di un'azienda svizzera, come anche una tonnellata su cinque. Il nostro Paese è quindi corresponsabile di ciò che avviene sui mari. La rete Ocean Responsibility Switzerland vuole portare la tematica della navigazione marittima nel dibattito sulla politica climatica, si interroga sulle catene di distribuzione ed esige una politica svizzera per gli oceani con «obiettivi ecologici e sociali vincolanti».



Foto: m.a.d./Stefan Sip

OVO Logistique Urbaine

Le bici cargo e i microdepositi sgravano i centri urbani dal traffico

L'azienda ginevrina OVO Logistique Urbaine, creata nel 2020, si pone come anello di congiunzione tra i negozi e i trasportatori. La merce viene lasciata in microdepositi ai margini delle città, da dove è poi trasportata fino ai negozi con bici cargo. «Vogliamo offrire soluzioni che migliorino l'efficienza logistica per l'ultimo miglio, riducendo il traffico e l'inquinamento nei centri urbani», spiega il cofondatore Olivier Starckenmann.



Foto: m.a.d./OVO



Votate!

L'acqua per la Red Bull di tutto il mondo dev'essere per forza di provenienza svizzera? La carne di pollo per i Chicken Nuggets deve arrivare dal Brasile e quella degli snack per cani dalla Cina?

Tre pratiche di trasporto assurde – decidete voi quale di esse merita il «Sasso del Diavolo», ossia il premio per il trasporto più insensato.

Le alternative ci sono: consumare proteine vegetali e locali, assumere responsabilità per gli oceani oppure evitare il traffico dei veicoli pesanti in centro città grazie alle bici cargo e ai microdepositi.



Premiate con il «Cristallo di rocca» uno di questi progetti.

Esprimate il vostro voto sul sito www.iniziativa-delle-alpi.ch/vota o spedite una cartolina postale a: Iniziativa delle Alpi, Hellgasse 23, 6460 Altdorf UR.

Grazie per la partecipazione!

Marina Carobbio Guscelli ha lasciato il nostro comitato

«Continuerò a far parte dell'Iniziativa delle Alpi»

Marina Carobbio Guscelli è stata eletta a inizio aprile nel Consiglio di Stato ticinese. Ha pertanto lasciato le sue precedenti cariche, tra le quali quella di Vicepresidente dell'Iniziativa delle Alpi.



Foto: Thomas Bolli

Foto: Kurt Baumann

Marina, hai sempre sostenuto che difendere le Alpi significa anche difendere il clima e tutelare la nostra salute. È una visione condivisa dalla politica?

Non ovunque. Però, per esempio, nel Mendrisiotto, gli abitanti si rendono conto delle conseguenze sulla salute della cattiva qualità dell'aria e degli ingorghi stradali e sono molto consapevoli dei pericoli che comportano. Del resto, constatiamo come sempre più bambini e persone anziane siano afflitte da malattie polmonari. La politica deve occuparsi molto più intensamente di questi temi, che hanno gravi conseguenze

Marina Carobbio Guscelli è stata eletta Vicepresidente dell'Iniziativa delle Alpi nel 2013. Dal 2007 al 2019 è stata Consigliera nazionale per il PS ed è stata Presidente dello stesso consiglio nel 2019. In seguito, ha rappresentato il Canton Ticino per quattro anni al Consiglio degli Stati. Marina Carobbio è medica e abita a Lumino, comune situato lungo la A13 del San Bernardino al confine con il Canton Grigioni.

per la popolazione e generano importanti aumenti dei costi della salute.

Oggi vi è chi chiede l'apertura delle quattro corsie autostradali sotto al Gottardo. Cosa ne pensi?

Sono molto preoccupata. Prima della votazione sul raddoppio della galleria, erano state fatte promesse molto chiare che vi sarebbero state solo due corsie, una verso nord e l'altra verso sud. Da anni noi ripetiamo, e i fatti lo confermano, che più strade generano solo più traffico. Oltre a ciò, nel Mendrisiotto si discute adesso di una terza corsia autostradale, contro la quale si sta coalizzando un'opposizione importante, convinta che i problemi del traffico non possano essere risolti ampliando la rete stradale, ma promuovendo il trasporto pubblico e il traffico lento.

Sei stata eletta nel governo ticinese. Quali sono i problemi principali di questo cantone?

In primo luogo, le difficoltà finanziarie. Spero di poter evitare risparmi nell'educazione, nel trasporto pubblico e nella tutela

della biodiversità. Vi è inoltre il problema dei molti giovani che lasciano il cantone o che non vi rientrano una volta terminati gli studi in Svizzera tedesca o romanda. Sto pensando di creare nuove formazioni professionali, per esempio nei campi dell'economia circolare, della mobilità o della sostenibilità, perché vi vedo sbocchi in grado di suscitare interesse anche oltre i confini del nostro Cantone.

Tu hai sempre collaborato con molte organizzazioni e associazioni. Cosa ti ha colpito in particolare nell'Iniziativa delle Alpi?

Quanto un piccolo gruppo di persone molto impegnate ha saputo ottenere e come i membri continuano a essere convinti della possibilità di trovare soluzioni migliori per la mobilità, sia nel trasporto viaggiatori, sia nel traffico merci.

Hai qualche ricordo particolare?

Sì, molti. Mi ricordo per esempio quando abbiamo organizzato il falò sul passo del Gottardo. Nonostante le pessime condizioni meteo, l'ambiente era molto bello, già alla cena al ristorante sul Passo. Per me, l'Iniziativa delle Alpi è sempre stata più una famiglia che un'associazione. Vi ho aderito dopo essere stata contattata da Fabio Pedrina, nel frattempo divenuto presidente onorario, con il quale ho ancora contatti regolari e sono legata da una profonda amicizia.

E cosa dicono i tuoi genitori della tua impressionante carriera politica?

Mi hanno sempre sostenuto, aiutando me e mio marito quando i nostri due figli erano piccoli. Adesso hanno più di 80 anni e mi fa quindi piacere di essere un po' più vicina a loro.

Puoi darci un consiglio per il futuro?

Spero che l'associazione sappia trovare nuovi giovani che vogliono impegnarsi per la difesa delle Alpi, del clima e, come detto, per la tutela della salute. E io continuerò a far parte dell'Iniziativa delle Alpi.



I quattromila

■ CARTE BLANCHE

Di Kurt Baumann, fotografo alpino urano

Erano le 2.20 del mattino quando siamo partiti dal rifugio Mischabel per scalare la parete nord-est della Lenzspitz, alta 600 m. La cima è a 4294 m. Ben presto ci siamo trovati di fronte alla parete scura e scostante. Sopra di noi il cielo stellato. D'ora in poi non si poteva più tornare indietro, c'era solo una direzione, verso l'alto! Sotto di noi non c'è nulla, solo un abisso buio! I nostri nasi gocciolavano, ma non c'era modo di soffiarli; una piccozza in entrambe le mani.

Le condizioni erano quasi perfette per la salita. Abbiamo tracciato la nostra via in parete, ripida fino a 55°, e alle 4.40 eravamo in vetta. Ci è bastata poco meno di un'ora e ci siamo messi subito in cammino. Davanti a noi, nella luce del crepuscolo, c'era la cresta frastagliata verso il Nadelhorn. Tutto era appena innevato e senza tracce. Ci aspettava un difficile attraversamento della cresta. Era il crepuscolo e la vista sulle profondità ci ha fatto rabbrivire un po'! Poi, all'improvviso, il sole è apparso e ha bagnato la parete di un arancione intenso. Che momento, che alba, che posto in prima fila!

Ma l'impegnativo crinale non permetteva di lasciarsi andare all'euforia. La situazione era seria e la concentrazione alta. Dopo altre 2 ore eravamo sul Nadelhorn a 4327 metri. Eravamo soli e avevamo la montagna tutta per noi. Ora potevamo godercela lentamente. La discesa attraverso il Nadelgrat è stata davvero piacevole. Quando siamo arrivati a Windjoch, le guide alpine ci hanno accolto con i loro ospiti. Ci hanno fatto un applauso. «Vi abbiamo osservato durante la salita, abbiamo visto le luci delle vostre lampade frontali salire lungo la parete». Uno di loro ha detto rispettosamente in dialetto vallesano: «Gratuliärä, iär siid eu Spinnchaibu, iär sid diä Wand ja embrüf gsecklet.» (n.d.t: Congratulazioni, siete matti a scalare la parete così di corsa.) Wow, che onore!

Come alpinista, il fotografo **Kurt Baumann** cerca e trova luoghi nelle montagne che offrono prospettive particolari. Ha scalato tutti i quattromila della Svizzera. Seguitelo su Facebook e Instagram (in ted.)



[instagram.com/baumann_photo](https://www.instagram.com/baumann_photo)
[facebook.com > Kurt Baumann](https://www.facebook.com/KurtBaumann)

Annunciarsi adesso per il Falò delle Alpi



Foto: Christof Hirtler



Quest'anno ci incontreremo sabato 12 agosto presso il lido di Brunnen per socializzare e accendere il falò. È ancora possibile iscriversi fino al 23 luglio. Non vediamo l'ora di dare un segnale infuocato a favore della popolazione alpina!

www.iniziativa-delle-alpi.ch/falo

Festival Alpentöne

Dal 17 al 20 agosto, Altdorf si trasformerà in un luogo di festa. Il pubblico di Alpentöne si muove liberamente da un concerto all'altro. Ci sono «pass» per il festival, ma non posti riservati. Il festival, fondato nel 1999, non è legato ad alcuno stile musicale. Ciò che accomuna tutti i musicisti è la gioia della tradizione e il desiderio di stravolgerla.

www.alpentoene.ch (in ted.)

IMPRESSUM

eco – La rivista dell'associazione
«per la protezione della regione alpina»

Politica di protezione delle Alpi, media, segretario, media, segretario
Iniziativa delle Alpi, Helligasse 23, 6460 Altdorf,
Tel. 041 870 97 81

www.iniziativa-delle-alpi.ch, info@iniziativa-delle-alpi.ch
Cambiamento d'indirizzo: adresse@alpeninitiative.ch

Facebook: www.facebook.com/iniziativadelalpi

Twitter: twitter.com/alpeninitiative

Instagram: www.instagram.com/alpeninitiative

Conto bancario Raiffeisen / IBAN: CH77 8080 8002 2905 2529 0

Bottega delle Alpi, escursioni

Iniziativa delle Alpi, casella postale 29, 3900 Briga

Tel. 027 924 22 26

www.bottega-delle-alpi.ch / bottega@iniziativa-delle-alpi.ch

escursioni@iniziativa-delle-alpi.ch

Redazione/collaborazione: Katrin Dorfschmid (kd),
Thomas Bolli (tb) Fabio Gassmann (fg), Floriane Kaiser (fk)

Traduzioni: Alma Sartoris, Franco Panzeri, Pietro Gianolli,
Carlo Lepori, Werner Herger.

Foto: Iniziativa delle Alpi, SOB/Thomas Kessler, Floriane
Kaiser, fabas, Stefan Sip, OVO, Thomas Bolli, Kurt
Baumann, Christof Hirtler, Brigitte Wolf

Foto bollettino di versamento: Shutterstock

Layout: Scriptum, www.scriptum.ch, Flüelen

Stampa: Gisler 1843 AG, Altdorf, 100% carta riciclata



La Vicepresidente Brigitte Wolf sull'ambiente unico delle Alpi

Le Alpi: un hotspot di biodiversità

Nelle Alpi esiste ancora: la natura selvaggia e incontaminata. A differenza dell'Altopiano centrale, la regione montana offre molti paesaggi strutturalmente ricchi e con un alto livello di biodiversità.



Foto: Brigitte Wolf

La sassifraga controfolgia detiene il record di altitudine per le piante da fiore in Svizzera. Al Dom fiorisce a 4500 m di altitudine, appena sotto la vetta.

Che si tratti di fiori, uccelli o farfalle, nelle Alpi troviamo una biodiversità particolarmente elevata. Ma perché? La topografia estremamente varia e le grandi differenze di altitudine con i loro contrasti climatici fanno sì che l'erba stipa, amante del caldo, e la pernice bianca, amante del freddo, vivano a pochi chilometri di distanza. Inoltre, l'uso tradizionale dei terreni coltivati ha contribuito alla grande diversità di specie. I pascoli alpini e i prati di fieno selvatico sono tra gli habitat più ricchi di specie della Svizzera. Se si sale ancora più in alto, il numero di specie animali e vegetali diminuisce, ma subentrano gli specialisti che si sono adattati alle condizioni difficili. Per molte di queste specie abbiamo una responsabilità particolare, perché sono presenti solo nelle Alpi o addirittura solo in una regione specifica.

La conservazione della grande diversità di habitat e specie dipende anche dall'uso futuro dei prati alpini. Se si utilizzano più fertilizzanti, l'apporto di nutrienti aumenta e la diversità delle specie diminuisce. Se, invece, un prato non viene più falciato

o pascolato, diventa troppo boscoso o pieno d'arbusti. E se un habitat scompare a causa della costruzione di una pista da sci o di un bacino idrico, le specie che dipendono da questo biotopo scompaiono anch'esse.

I cambiamenti climatici stanno esercitando un'ulteriore pressione sulle specie alpine. Molti «specialisti del freddo» non riescono a far fronte alle mutate condizioni ambientali e vengono sempre più spesso soppiantati da specie amanti del caldo. La protezione del clima è quindi importante non solo per gli abitanti delle Alpi, ma anche per la conservazione della flora e della fauna uniche della regione montana.



Informazioni sull'iniziativa biodiversità

Più dettagli sull'iniziativa per la biodiversità, lanciata nel 2015 e attualmente discussa dal Parlamento:

www.biodiversitaetsinitiative.ch/it