

Le sfide della mobilità sostenibile, dalle città alle Alpi. Di Simonetta Radice

16.09.2013 di [Simonetta Radice](#)

Al via la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile: dalle città alle terre alte alla ricerca di un equilibrio possibile. Di Simonetta Radice

Inizia oggi la settimana Europea della Mobilità Sostenibile promossa dalla Commissione Europea e dedicata alla sensibilizzazione sull'utilizzo dei mezzi di trasporto alternativi all'auto. L'iniziativa, il cui slogan è "Aria Pulita, ora tocca a te!", è pensata soprattutto per migliorare la qualità di vita nei grandi centri urbani, ma la mobilità sostenibile è un tema di stretta attualità anche e soprattutto nell'arco Alpino, una delle aree ecologicamente più sensibili d'Europa che deve fare i conti con quasi cento milioni di turisti di lungo soggiorno ogni anno e sessanta milioni di visitatori, senza contare il traffico merci che ammonta a 130 milioni di tonnellate per due milioni di mezzi pesanti.

Nell'ultima [Relazione sullo Stato delle Alpi pubblicata dalla Convenzione delle Alpi e dedicata al turismo sostenibile](#), si afferma che "dopo il settore energetico, i trasporti rappresentano la seconda causa di emissioni di gas serra nell'UE e i veicoli leggeri vengono subito dopo gli aerei per quanto riguarda le emissioni di CO2 per chilometro passeggero". Del resto, l'Agenzia ambientale europea stima che fino all'80% dei viaggi per turismo verso le Alpi avviene in auto e dal 1960 al 1994 i viaggi in auto sono aumentati del 100%.

Sebbene le alpi costituiscano un sistema eterogeneo per tanti aspetti, le sfide che si devono affrontare in termini di mobilità sono per lo più simili in tutta la regione: da una parte la cosiddetta accessibilità "dell'ultimo miglio", per garantire il collegamento tra le stazioni ferroviarie nelle valli e le località d'alta quota, dall'altra la possibilità di muoversi con il trasporto pubblico all'interno delle destinazioni stesse.

Le Alpi contano oggi una rete ferroviaria di circa 8400 km, nonostante la ridotta domanda che si riscontra in molte zone faccia sì che intere linee di collegamento vengano eliminate e al limite sostituite da autolinee. La tendenza a spostarsi con auto private, tuttavia, fa sì che molti collegamenti smettano di essere redditizi e debbano ridurre al minimo il servizio, innescando un circolo vizioso che porta un numero sempre minore di passeggeri a usufruire del servizio stesso. D'altro canto, nemmeno l'accessibilità è di per se stessa garanzia del successo economico di una regione nel caso in cui essa sia strutturalmente debole.

Tutto questo fa chiaramente emergere il carattere di "coperta corta" dello sviluppo in montagna. Come conciliare un sistema così fragile con le esigenze di un turismo sempre più esigente, nonché con le necessità di una popolazione che non vuole sentirsi ai margini? Come salvaguardare le specificità culturali delle singole comunità senza rinchiudersi nel particolarismo? Come proteggere ma allo stesso tempo gestire come fonte di reddito il patrimonio naturale delle Alpi?

I casi di successo di sicuro non mancano, basti pensare alla capillarità della rete di dello [Swiss Travel System](#), al [sistema di trasporto pubblico gratuito della valle di Chamonix](#) in Francia e in quella del Tegernsee in Germania o il sistema di autobus a chiamata [TrekBus GiroParchi](#) un progetto della Fondation Grand Paradis nel Parco Nazionale del Gran Paradiso.

Ma credo che in fondo la risposta a tutte le domande che possiamo farci sul presente e sul futuro della montagna e del suo sviluppo stia in qualcosa di tanto radicato in essa quanto dimenticato per tanti di noi: il senso del limite. E mi tornano in mente a questo proposito le parole di Mariano Catrini, sindaco di Domodossola: "Bisogna saper vivere con le risorse che il territorio è in grado di dare, al di fuori di questo non c'è sostenibilità".

