



Uno studio del Parlamento europeo constata le numerose carenze del progetto ferroviario To- Lione. © erysipel / pixelio.de

Bruxelles esprime critiche alla politica alpina dei trasporti

Miope, inadeguata, incoerente: uno studio di recente pubblicazione commissionato dal Parlamento europeo mette in discussione la politica e i progetti per il trasferimento del trasporto merci su rotaia. Per quale motivo il sostegno europeo alla “Torino-Lione” vacilla e perché i cittadini svizzeri hanno l’ultima parola.

All’inizio di novembre è stato presentato alla Commissione trasporti del Parlamento europeo uno studio aggiornato sui progetti europei TEN-T, ossia le grandi reti transeuropee di trasporto che dovrebbero collegare i diversi Stati dell’UE. La prevista linea ferroviaria con il tunnel di base tra Torino e Lione rientra in questa analisi, così come il tunnel di base del Gottardo in Svizzera.

Molti punti interrogativi sulla Lione-Torino

Il bilancio dello studio sulla linea tra Torino e Lione lascia poco spazio a facili illusioni. Da un lato, nella progettazione di questo grande progetto sono stati omessi elementi fondamentali: i costi e i benefici delle alternative non sono mai stati presi in considerazione in modo comparato e non è stata effettuata la valutazione di impatto ambientale prevista per legge, conformemente alle direttive europee. La prima analisi costi-benefici accessibile al pubblico è stata redatta dai promotori solo nel 2012, cioè 20 anni dopo l’inizio della progettazione. Ad oggi manca un’analisi economica riferita al periodo in cui la linea sarà in esercizio. La trasparenza e la partecipazione dell’opinione pubblica sono carenti. Dall’altro, lo studio mette in discussione la necessità della costruzione della nuova linea poiché non si sono rivelate esatte le stime che prevedevano un costante aumento delle merci trasportate su questa tratta.

Inoltre le capacità della linea esistente sono sufficienti almeno per i prossimi 20 anni. La Commissione europea non intende più finanziare il progetto globalmente, ma stanziare fondi solo per le singole sezioni. Michael Cramer, presidente della Commissione trasporti del Parlamento europeo, considera questo atto una prima presa di distanza dal progetto.

Frejus e Gottardo: i tunnel stradali sono un ostacolo allo sviluppo della ferrovia

Il tunnel ferroviario Torino-Lione viene messo in discussione dagli autori dello studio anche perché allo stesso tempo Francia, Italia e Svizzera portano avanti la costruzione di nuovi tunnel stradali. I nuovi e costosi tunnel ferroviari rischiano così di restare sottoutilizzati. Questa preoccupazione è condivisa anche da un’ampia alleanza di oltre 40 organizzazioni in Svizzera. Nel 2016 sarà inaugurato il tunnel di base ferroviario del Gottardo, costato 16 miliardi di franchi.

Contemporaneamente, il Governo e il Parlamento intendono ampliare la galleria autostradale costruendo una seconda canna in occasione degli imminenti interventi di risanamento. I politici promettono che, terminato il risanamento, ogni canna sarà percorribile a una sola corsia. In realtà, già ora, in caso di necessità, in alcuni tratti la corsia di emergenza viene utilizzata come corsia di marcia. Attualmente in Svizzera è in corso una raccolta firme per un referendum contro la seconda

canna. I cittadini svizzeri potrebbe essere chiamati a esprimersi per una politica dei trasporti coerente già nel giugno 2015: nel 1994 gli svizzeri con l'articolo sulla protezione delle Alpi hanno inserito nella Costituzione federale una limitazione del traffico di transito.

La decisione di aprire la seconda canna del tunnel del Frejus al traffico pesante è invece già stata presa; questo è stato confermato nel corso della Conferenza franco – italiana del dicembre 2012 a Lione.

Gli Stati alpini devono unire le forze

Il potenziamento dell'autostrada con il raddoppio del tunnel del Frejus è in contraddizione con il progetto di collegamento ferroviario tra Torino e Lione e con la politica comune per il clima, afferma lo studio del Parlamento europeo. Tutti i progetti stradali che agevolano il transito di veicoli pesanti e tutti i progetti ferroviari privi di una adeguata politica di accompagnamento dovrebbero pertanto essere abbandonati, sostengono gli autori dello studio. Servono una politica coerente e incentivi a supporto del trasferimento alla rotaia per tutta la regione. La prima priorità dovrebbe pertanto essere la creazione di condizioni quadro a livello alpino allo scopo di trasferire le merci su rotaia in modo rapido ed efficace.

Fonte e ulteriori informazioni: http://www.alpeninitiative.ch/nein-2te-roehre/medien/medieninfos/141007_pk.html, (fr),
<http://www.karimadelli.com/index.php?rub=medias&pg=dans-la-presse&spg=&act=afp-bruxelles-juge-surdimensionne-le-projet-de-tgv-lyon-turin> (fr) , <http://www.cipra.org/en/publications/update-on-investments-in-large-ten-t-projects-study-provisional-version> (en, de),
<http://www.elysee.fr/communiqués-de-presse/article/sommet-franco-italien-3/> (fr),
<http://www.acac73.org/2014/11/fin-du-creusement-du-deuxieme-tube-du-tunnel-routier-du-frejus-une-victoire-pour-la-predominance-du-traffic-poids-lourds-dans-les-alp> (fr)

Punto di vista



Federica Corrado è la nuova presidente della CIPRA Italia © CIPRA

Tuteliamo le Alpi e i suoi abitanti

La eterogeneità delle Alpi costituisce una sfida ed al tempo stesso anche un grande potenziale. Alla nuova Presidenza tedesca della Convenzione delle Alpi spetta il compito di mettere in valore questa risorsa, propone Federica Corrado, presidente di CIPRA Italia.

Oggi più che mai le Alpi sono dentro ad una dinamica territoriale transcalare di sviluppo – a partire dalla Strategia macro-regionale alpina alla Convenzione delle Alpi ai progetti e alle iniziative locali. Essi si muovono con velocità diverse. Ma la coesione territoriale e la capacità di competere rimangono per ogni territorio alpino gli obiettivi e le sfide dell'azione.

I territori alpini marginali stanno diventando laboratori di nuovi modelli di vivibilità, dentro le valli si stanno sperimentando forme di neo-agricoltura e si stanno recuperando antichi mestieri attraverso l'innovazione, nei centri urbani si stanno avviando politiche volte alla riduzione delle emissioni di CO₂ e interventi rivolti al social housing non diversamente dai centri di pianura.

A partire da questo quadro, la Presidenza italiana della Convenzione delle Alpi si è adoperata nel biennio 2012 a 2014 per lavorare all'interno dei Gruppi di Lavoro su temi quali la riduzione del digital divide, i cambiamenti demografici e i movimenti verso la montagna, la costruzione di nuovi turismi e il ruolo dei siti Unesco, per citarne alcuni. Al centro è stata messa così un'idea di montagna "abitata" proprio nell'ottica di partire dai soggetti e dalle reti sul territorio, oggi ancor più indispensabili

che mai proprio perché ci si avvia verso la Strategia macro-regionale per le Alpi.

Tra i compiti della successiva Presidenza tedesca della Convenzione delle Alpi va di sicuro considerata una sempre maggiore attenzione all'applicazione degli indirizzi della Convenzione a partire da una consapevolezza delle differenze territoriali che esistono quando si parla di vivibilità nelle Alpi. In questo senso la Dichiarazione Popolazione e cultura va ri-letta, come ha proposto la CIPRA Italia nel Seminario che si è svolto durante la Conferenza delle Alpi il 20 novembre 2014 a Torino/I, per sottolineare con forza la necessità di lavorare sul raggiungimento di un certo welfare alpino, sulla base di meno risorse, e sul rafforzamento della cultura dentro le Alpi.

La consapevolezza della propria cultura è una pre-condizione necessaria per dialogare con i territori extra-alpini così come richiesto dalla Strategia macro-regionale e ormai da alcune leggi nazionali. Questo dialogo ampio deve gettare le basi per promuovere forme di vita e d'economia sufficienti. Affinché le Alpi possano essere descritte come territori creativi, vivaci e innovativi: le avanguardie territoriali – del futuro.

Notizie dalla CIPRA



Partecipanti alla conferenza annuale CIPRA discutono del buon vivere nelle Alpi. © Antoine Berger

La CIPRA segnala i pionieri di una vita orientata alla sostenibilità

Vivere e fare economia con risorse limitate richiede un nuovo modo di pensare e di agire che travalichi i limiti settoriali e una mentalità orientata ai consumi. Questa la sintesi emersa dalla conferenza annuale della CIPRA ad Annecy/F.

Trasformazioni verso un approccio più consapevole con le preziose risorse nelle Alpi possono concretizzarsi in tutte le sfere della vita. Questo è il messaggio emerso dalla conferenza annuale "Vivere bene nelle Alpi!", che si è svolta dal 13 al 15 novembre 2014 ad Annecy/F. Dalle nuove forme di economia, come la "Sharing Economy" – che punta all'innovazione sociale anziché seguire il modello tradizionale della crescita illimitata, fino al ruolo della pianificazione territoriale nell'impostazione di spazi di vita capaci di futuro – si tratta di sviluppare nuovi valori sociali e di metterli in pratica.

Questi profondi processi di trasformazione ci sembrano spesso eccessivamente complessi. Servono esempi tangibili, che facciano chiaramente comprendere le chance di un nuovo stile di vita orientato al bene comune. Durante la conferenza sono stati perciò presentati pionieri che mostrano alternative e incoraggiano così ad attuare i cambiamenti. Uno di questi pionieri è l'albergatore Michil Costa, che gestisce la sua azienda in Sudtirolo/I in base ai principi di un'economia del bene comune. "Dobbiamo imparare a pensare come le montagne – ossia a lungo termine", questa è la sua filosofia. Ciò significa per lui praticare un'economia basata su cooperazione, partecipazione democratica e correttezza, oltre che sul rispetto dei limiti insiti nella natura. Il successo aziendale si misura non solo su cifre, ma anche attraverso un bilancio del bene comune stilato regolarmente.

Le numerose idee per un futuro sostenibile nelle Alpi sviluppate dai circa 150 partecipanti alla conferenza indicano la strada e sono un incoraggiamento per un'ulteriore elaborazione del tema.

Ulteriori informazioni: <http://www.cipra.org/it/cipra/chi-siamo/convegni-annuali/convegni-annuale-2014>



Katharina Conradin è la nuova presidente della CIPRA Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi © Heinz Heiss

Nuove persone in campo per le Alpi

Katharina Conradin è la nuova presidente della CIPRA Internazionale. Anche tre segretariati nazionali hanno visto un avvicendamento di persone alla direzione.

Il 13 novembre 2014 l'Assemblea dei delegati della CIPRA ad Annecy ha eletto all'unanimità Katharina Conradin nuova presidente della CIPRA Internazionale. La 33enne svizzera succede a Dominik Siegrist, che dopo dieci anni lascia l'incarico di presidente della CIPRA Internazionale. Per la prima volta dalla sua fondazione nel 1952, la CIPRA Internazionale è così guidata da una donna. La nuova presidente è laureata in geografia e ha maturato una solida esperienza all'interno dell'organizzazione: dal 2011 fa parte del Consiglio direttivo della CIPRA Svizzera e dal 2013 del Consiglio direttivo della CIPRA Internazionale. Come direttrice di Mountain Wilderness Svizzera conosce inoltre l'organizzazione federale anche dalla prospettiva della associazioni aderenti. Nel 2014 la fondazione per l'ambiente Yves Rocher Fondation l'ha insignita del premio "Trophée des femmes" per il suo impegno a favore dell'ambiente.

Dominik Siegrist è stato presidente della CIPRA Svizzera dal 1998 al 2004, dopo di che ha assunto l'incarico di presidente della CIPRA Internazionale. Durante il suo mandato, il 57enne geografo svizzero ha curato in particolare i partenariati all'interno e all'esterno dell'organizzazione.

Nel 2014 si sono verificati avvicendamenti di personale anche in tre rappresentanze nazionali della CIPRA: in Liechtenstein la direzione è stata assunta da Monika Gstöhl, in Francia da Marc-Jérôme Hassid e in Svizzera da Hans Weber.

Fonte e ulteriori informazioni: <http://www.cipra.org/it/comunicato-stampa/per-la-continuita-e-il-cambiamento>



Nel progetto YSAM giovani e politici verificano la partecipazione giovanile nei comuni. © CIPRA International

Quando l'avversione per la politica è sconosciuta

Il coinvolgimento delle giovani generazioni è una condizione per lo sviluppo sostenibile. Con l'YSAM la CIPRA sostiene i giovani che desiderano assumersi responsabilità all'interno dei propri comuni.

Il progetto YSAM "Youth Shaping Alpine Municipalities" farà incontrare giovani, politici e operatori giovanili di sette comuni alpini nel periodo compreso tra maggio 2014 e ottobre 2015. Finora i loro comuni hanno praticato esperienze molto diversificate con i processi di partecipazione. I giovani da diversi comuni si presentano mediante video girati da loro stessi che mostrano come vivono nel proprio comune e in quali settori hanno voce in capitolo.

In seguito i partner del progetto si faranno visita reciprocamente, in modo da imparare dalle esperienze e dagli errori compiuti da altri. In un viaggio di scoperta i giovani del posto, insieme ai giovani in visita, verificano in che misura le politiche del comune ospitante siano orientate al futuro e sviluppano idee per progetti propri. Alla fine del progetto, metteranno poi in pratica un'iniziativa concreta nel proprio comune. In questo processo partecipativo gli adulti cedono potere, ricevendo però in cambio qualcosa di molto importante: laddove giovani impegnati vengono presi sul serio

dalla politica, è assicurato anche un ricambio politico – un aspetto fondamentale in molti comuni alpini.

YSAM è un progetto dell'associazione "Città alpina dell'anno". La CIPRA sostiene il progetto con un supporto tecnico e professionale. Il progetto è finanziato dal Programma UE "Gioventù in azione" e dalla Fondazione Heidehof.

Fonte e ulteriori informazioni: <http://www.alpenstaedte.org/it/progetti/ysam/ysam-1>

Notizie dalle Alpi



Una modifica di legge facilita la costruzione di nuovi impianti idroelettrici in Tirolo e compromette la tutela della natura. © hawik / pixelio.de

Transizione energetica – a spese dell'ambiente

In Tirolo un emendamento di legge favorisce la costruzione di centrali idroelettriche. I primi progetti sono in dirittura d'arrivo. E la natura ne paga le conseguenze

Da oggi in Tirolo sarà più semplice realizzare progetti idroelettrici, con l'obiettivo di promuovere la transizione energetica. Il Governo regionale tirolese ha approvato una modifica della legge per la protezione della natura in tal senso. Nello stesso tempo, il ministro austriaco dell'ambiente André Rupprechter ha approvato il Piano quadro per l'Oberland tirolese presentato dalla società elettrica Tiroler Wasserkraft AG, riconoscendo così l'interesse pubblico generale per la costruzione di grandi impianti idroelettrici in diverse località. L'argomentazione addotta dal Land è di raggiungere l'autonomia energetica entro il 2050.

A giudizio delle associazioni per la tutela dell'ambiente ciò comporterà la compromissione di ecosistemi, che non sarà compensata da vantaggi in termini energetici. Fin dal 2012 il Land produce una quantità di energia elettrica superiore al proprio fabbisogno.

Secondo Barbara Goby, dell'associazione austriaca Umweltdachverband, la modifica della legge tirolese per la protezione della natura rappresenta una violazione di direttive UE, come ad esempio la direttiva Fauna-Flora-Habitat e la direttiva per la protezione degli uccelli. La rappresentante delle associazioni ambientaliste sottolinea inoltre che si è persa l'occasione di prevedere che le ONG possano partecipare ai procedimenti, come stabilito dalla Convenzione di Aarhus e auspicato anche dalla Commissione UE. In Tirolo i procedimenti a tutela della natura e dell'ambiente continuano a poter essere avviati solo dall'autorità per la difesa dell'ambiente del Land, sono esclusi invece i rappresentanti della società civile. Intanto è stato dato il primo colpo di piccone per una centrale idroelettrica transfrontaliera sul fiume Inn.

Fonte e ulteriori informazioni: <http://www.umweltdachverband.at/presse/presse-detail/umweltdachverband-naturschutzgesetze-nicht-zur-beguenstigung-des-wasserkraftausbaus-missbrauchen/fb2ff6405bb8b7b9d24931c266b93623/> (de),
<http://tirol.orf.at/news/stories/2678720/> (de),
<http://www.tt.com/politik/landespolitik/9251487-91/landesregierung-verabschiedet-novelle-zum-naturschutzgesetz.csp?tab=article> (de)



Le associazioni ambientaliste criticano: ponti e piattaforme spettacolari compromettono la vera bellezza delle Alpi. © Janusz Klosowski / pixelio.de

Ponti verso il nulla

La tendenza a mettere in scena le Alpi non è certo nuova. Di giorno in giorno diventa sempre più frequente l'installazione di infrastrutture in ambienti naturali a mero scopo di spettacolarizzazione. Due esempi dalla Svizzera.

Non servono a superare una gola o a collegare centri abitati: i due ponti pedonali sulle cime del comprensorio sciistico Glacier 3000 a Gstaad e sullo Schabellgrat a Elm servono unicamente ad attirare visitatori. Questi progetti in Svizzera segnalano una tendenza diffusa su tutto l'arco alpino alla competizione tra località per accaparrarsi visitatori mediante infrastrutture di questo tipo.

Il "Peak Walk by Tissot" nel comprensorio sciistico Glacier 3000 è un ponte sospeso lungo 107 metri che collega due cime, lo Scex Rouge e la sua anticima. I promotori sperano che l'attrazione faccia aumentare i flussi turistici dall'Asia verso l'Oberland bernese. Analoga la situazione sulla cresta dello Schabellgrat: è prevista la costruzione di una piattaforma panoramica al di sotto della cima e un percorso attrezzato lungo la cresta con un ponte sospeso di 45 metri a collegare due rilievi separati da una sella – un tratto che potrebbe essere agevolmente percorso anche a piedi. In questo caso diverse associazioni ambientaliste hanno presentato ricorso presso il Tribunale amministrativo di Glarona.

Infrastrutture simili sono tuttavia presenti un po' ovunque. Ad esempio in Austria: la piattaforma panoramica "Glocknerblick" sulla vetta dello Stubnerkogel a Gastein offre una vista sull'abisso attraverso oblò panoramici aperti sul pavimento. Così come lo Skywalk sul Dachstein, una piattaforma che si sporge come un balcone e consente una vista a 360 gradi sul panorama alpino e sulla parete verticale dell'Hunerkogel. Queste infrastrutture vengono commercializzate come emblema del paesaggio. Esse si stagliano di solito in posizioni molto visibili – compromettendo così il paesaggio che si propongono di promuovere e per il quale la maggioranza delle persone accorre a visitare le Alpi.

Fonte e ulteriori informazioni: <http://mountainwilderness.ch/aktuell/einzelansicht/artikel/unsere-berge-brauchen-keine-geschmacksverstaerker/> (de, fr),
<http://mountainwilderness.ch/aktuell/einzelansicht/artikel/ausbau-des-schabellgrates-nicht-gesetzteskonform/> (de, fr)



Ulrich Eichelmann riceve il Grande premio Binding per l'impegno profuso per la tutela dei corsi d'acqua europei. © Klaus Schädler

Il premio Binding a un attivista per l'ambiente e filmmaker

Ulrich Eichelmann si impegna per la conservazione degli ultimi corsi d'acqua intatti d'Europa. Ciò gli è valso 29° premio Binding.

I fiumi sono il tema della sua vita. Per questo Ulrich Eichelmann si impegna contro la frammentazione degli ultimi sistemi fluviali intatti e i conseguenti danni ecologici. "Sa essere assillante. È importuno, caparbio, per non dire cocciuto, un instancabile rompiscatole – e una vera fortuna per la natura e un esempio per tutti coloro che la amano e ne hanno bisogno" – ha

sottolineato Georg Grabherr, della fondazione Binding, nella sua laudatio in occasione del conferimento del premio a Vaduz/LI.

Il premio, con una dotazione di 50.000 franchi, è uno dei principali premi per la protezione dell'ambiente e della natura d'Europa e dal 1986 viene assegnato a persone e organizzazioni che si distinguono per il contributo fornito nella difesa dell'ambiente e della natura. Oltre al Grande premio Binding, la fondazione assegna anche altri tre premi di 10.000 franchi ciascuno.

Quest'anno i riconoscimenti sono andati a progetti comunitari pluriennali e a idee innovative. Christel Schroeder impegnata da decenni per le aree protette di grandi dimensioni e nel campo della formazione ambientale nel Nord Reno-Westfalia/D. Karl Schefer della società Delinat di St. Gallen/CH, che commercializza vini provenienti da viticole ecologiche, è stato premiato per l'innovativo modello aziendale: con le sue direttive contribuisce alla protezione integrata della biodiversità nei vigneti europei. Un terzo piccolo premio Binding è andato alla cooperativa di cittadini di Triesen/FL e all'amministrazione locale di Au/CH per i progetti adottati per la gestione con criteri ambientali di terreni di proprietà collettiva.

Fonte e ulteriori informazioni: www.binding.li/html/binding-preis1.html (de)



Nelle Alpi vengono aperte sempre nuove zone sciistiche – senza riguardi per la natura e il paesaggio. © Gesellschaft fuer oekologische Forschung

Turismo invernale: iniziative inattuali in molti Paesi alpini

Nonostante le temperature in aumento e i dubbi sulla sostenibilità economica, in alcune regioni alpine si continua a investire nel potenziamento delle strutture per il turismo sciistico. Chi sarà a pagare il conto?

Nel comune di Bohinj, a 1500 metri di quota sorgerà la prima funivia aperta tutto l'anno della Slovenia. Su una superficie di 150 ettari saranno realizzate diverse infrastrutture sportive e per il tempo libero. I promotori, tra cui il secondo gestore di funivie al mondo per ordine di grandezza, sperano nel sostegno finanziario pubblico. Intanto prosegue il declino del vicino comprensorio sciistico di Koblja.

Il progetto è stato autorizzato dal Ministero nell'agosto scorso, nonostante molte questioni siano ancora aperte. Quali sono le prospettive economiche? Con il previsto aumento delle temperature, ha ancora senso un impianto sciistico di questa dimensione a questa altitudine?

Anche nel versante meridionale delle Alpi, in Val d'Aosta, si avanza la proposta di una nuova zona sciistica. Si tratta di un ampliamento che dovrebbe collegare i comprensori Monterosa Ski e Cervino-Matterhorn, passando per il vallone di Courtod, un'area di grande bellezza e pregio naturale. Le associazioni ambientaliste italiane criticano il progetto proponendo altri modelli di sviluppo regionale e alternative alla monocultura dello sci. Si tratta inoltre di valutare l'economicità del progetto: il costo del previsto collegamento ammonta a 65 milioni di euro, mentre ancora recentemente Monterosa Ski, una delle società di gestione coinvolte, ha dovuto essere sovvenzionata dalla Regione poiché il bilancio presentava forti passivi. Senza considerare che, oltre agli impianti sciistici, tutta la zona di Saint-Jacques in Val d'Ayas dovrebbe essere attrezzata con le infrastrutture (strade, alberghi, parcheggi) necessarie ad accogliere l'afflusso turistico ipotizzato.

Fonte e ulteriori informazioni: CIPRA Italia, CIPRA Slovenija, Bohinjske novice št. 9

<http://www.gore-ljudje.net/informacije/112115/> (sl), <http://www.24ur.com/novice/gospodarstvo/investitor-dobil-gradbeno-dovoljenje-najvecje-smucisce-v-sloveniji-naj-bi-zazivelo-ze-letos.html> (sl), <http://www.dislivelli.eu/blog/cime-bianche-no-sweet.html>, <http://www.loscarpone.cai.it/news/items/il-coordinamento-noi-nelle-alpi-contrario-ad-un-nuovo-collegamento-funiviario-sul-monte-rosa.html>



Nelle politiche per il trasferimento delle merci su rotaia gli Stati alpini procedono ciascuno per la propria strada. © Rainer Sturm / pixelio.de

Trasferimento modale: un passo avanti e uno indietro

La borsa dei transiti alpini riceve il sostegno dei Parlamenti del Tirolo e delle Province di Bolzano e di Trento. Allo stesso tempo in Francia viene abolita l'ecotassa a carico del trasporto merci su gomma. Due esempi che indicano come gli Stati alpini procedano ciascuno per la propria strada.

In una seduta congiunta svoltasi nell'ottobre 2014, i Parlamenti regionali del Tirolo, del Trentino e del Sudtirolo hanno deciso all'unanimità di adottare la borsa dei transiti alpini. Ora i rispettivi Governi regionali sono chiamati a "intensificare le trattative per l'introduzione di una borsa dei transiti alpini" e a "elaborare una tabella di marcia per l'attuazione". I Governi regionali hanno tempo fino al 2020. A partire da tale data la borsa dei transiti alpini entrerà in vigore con l'effetto di dimezzare il traffico di transito attraverso il Brennero.

Nell'ottobre 2014 la Francia ha invece rinviato a tempo indeterminato l'introduzione della cosiddetta "ecotassa". La tassazione del trasporto merci su strada in base al principio "chi inquina paga" ha sollevato forti proteste tra i trasportatori. Le associazioni per la tutela dell'ambiente criticano questo passo indietro del Governo e lo accusano di capitolazione davanti alla lobby del trasporto su gomma. Gli incentivi a favore del trasferimento delle merci su rotaia restano così limitati.

Fonte e ulteriori informazioni: <http://us7.campaign-archive1.com/?u=e6d9acc3ede18c5c3c4597b17&id=3379e30d5c&e=bf965e2708> (fr), <http://www.meinbezirk.at/fuegen/chronik/alpentransitboerse-auf-schiene-d1138433.html> (de) , <http://www.cipra.org/de/publikationen/beschluss-dreierlandtag>

Agenda

Impacts of climate change on mountain environment dynamics, 01.12.2014. [Ulteriori informazioni...](#)

Stakeholder Conference of the EU Strategy for the Alpine Region, 01.-02.12.2014, Milano/IT, Organizzazione: European Commission. [Ulteriori informazioni...](#)

CCAAlps final conference: policies for creative and cultural industries, 01.12.2014, Milano/IT. [Ulteriori informazioni...](#)

WIKIAlps final conference, 04.12.2014, Bozen/Bolzano/IT. [Ulteriori informazioni...](#)

Nachhaltigkeit als spiritueller Wert. Umweltbewusst auf hohem Niveau des Ressourcenverbrauchs? Welcher Lebensstil wäre gesellschaftlich nachhaltig?, 15.12.2014, Meran/IT, Organizzazione: POLITiS in Zusammenarbeit mit URANIA Meran und Dachverband für Natur- und Umweltschutz. [Ulteriori informazioni...](#)

Oh!...

...per le Alpi i tunnel sono come l'“Amen” per la Chiesa. Da sempre gli uomini hanno scavato buchi nelle montagne – per passare dall'altra parte più velocemente, con maggiore comodità e sicurezza. A volte anche per assoggettare la natura. O per passare alla storia con un monumento di tipo trasportistico. E – ad ascoltare le parole magniloquenti di politici e ingegneri – non si intravede ancora la fine della costruzione di nuovi tunnel. Uno dopo l'altro, nelle Alpi viene progettata, scavata e inaugurata tutta una serie di “tunnel più lungo del mondo”: tunnel di base del Gottardo nel 2016, tunnel di base del Brennero prima o poi. In quest'epoca di euforia, di ardite opere ingegneristiche e di opere pioneristiche, sulla frontiera tra Francia e Italia è stato riaperto un “autentico” buco, il “Buco di Viso”. A partire dal 1480 mercanti e muli da soma hanno attraversato questo cunicolo a 2800 metri di quota. Oggi attraverso il più antico tunnel delle Alpi transitano gli escursionisti della Via Alpina. C'è da chiedersi se i tunnel frutto dell'attuale tecnologia resisteranno tanto a lungo alle sfide del tempo.

Fonte e ulteriori informazioni:
<http://www.montagna.tv/cms/68213/riapre-buco-di-viso-il-primo-traforo-alpino-della-storia>