

ISSN 1016-9954

CIPRA *info*

Nr. 77 · settembre 2005 · Edizione italiana

Commission
Internationale
pour la
Protection
des Alpes

Internationale
Alpenschutz-
kommission

Commissione
Internazionale
per la Protezione
delle Alpi

Mednarodna
komisija za
varstvo Alp

Austria
Francia
Germania
Italia
Liechtenstein
Slovenia
Svizzera



Tunnel ferroviari al posto di una politica dei trasporti?

Gentili lettrici e gentili lettori

Cosa è richiesto ad un amministratore pubblico? Di comportarsi come un «buon padre di famiglia». Di fronte ad una continua crescita del traffico in transito attraverso le Alpi si reagisce proponendo nuove infrastrutture ferroviarie realizzabili, se tutto va bene, nei prossimi 20 anni. Per lo stesso periodo si prevede un aumento del traffico tra il 40% e il 60%, quando già oggi si superano le soglie di inquinamento stabilite

- perché ci si ostina a tenere bassi i costi dei trasporti? E' difficile convincerci che la socializzazione dei costi dei trasporti abbia effetti positivi sull'economia europea.

Abbiamo buone ragioni per credere che una sensibile mitigazione dei problemi attuali sia raggiungibile nel giro di due, tre anni e con costi di investimento modesti. E non abbiamo inventato nulla: sono provvedimenti noti e condivisi da tutte le persone ragionevoli e con un minimo di conoscenza della materia, anche se non tutti li ritengono sufficienti nel lungo periodo. Nemmeno noi abbiamo la supponenza di sostenere che le misure proposte debbano essere definitive. Anche per questo non siamo pregiudizialmente contrari a qualsiasi ipotesi di gallerie di base, ossia a nuove trasversali ferroviarie. Vorremmo però che si procedesse con ragionevolezza, facendo tutto il possibile oggi. Poi tra 5 anni, quando le progettazioni delle nuove trasversali saranno concluse, saremo ancora in tempo a decidere se dovranno proprio essere realizzati o meno. Se però staremmo semplicemente a guardare mentre il traffico aumenta di giorno in giorno, dovremmo per forza realizzare tutti i progetti in cantiere e, forse, anche molti altri ancora. Che nessuno però osi allora definire un tale sviluppo come una fatalità inevitabile; sarà stata semplicemente una colpevole incapacità di gestire un problema.



© CIPRA

Editoriale

dalla UE e le autostrade sono vicine al collasso. Spostando la soluzione del problema a 20 anni, la politica dichiara esplicitamente la propria incapacità - o forse la non volontà - di affrontare il problema seriamente.

Cosa ci aspetteremo invece in questa situazione da un «buon padre di famiglia»? Che facesse tutto il possibile e nel minor tempo possibile per evitare il peggio. E come vittime di questa situazione noi gli vorremmo chiedere:

- perché non si sfruttano al meglio le capacità delle ferrovie esistenti? Oggi sono utilizzate per meno di un terzo delle loro capacità effettive.
- perché non si trasferisce tutto il trasferibile sulle navi? Sono il mezzo di trasporto di gran lunga più efficiente dal punto di vista energetico.

Cordialmente,

il vostro

Helmut Moroder,
Vice-Presidente CIPRA-International

INDICE



● **Tunnel ferroviari al posto di una politica dei trasporti?**

- 4 Crescita senza fine?
- 5 UE: avanti all'insegna della crescita dei trasporti
- 6 Tunnel di base: molti progetti – molti punti interrogativi
- 7 Dove vanno i trasporti?

Opinione

- 8 Italia-Francia: il nuovo tunnel di base è davvero una necessità?
- 9 Tunnel di base del Brennero: si può farne a meno?
- 10 Aumento di quattro volte delle capacità: possibile anche senza nuovi tunnel di base
- 11 Il trasporto merci aggira le Alpi via mare

Libro bianco/ Libro nero

- 11 L'aumento del trasporto merci tra Italia e Francia non c'è
- 12 Utilizzo ottimale delle infrastrutture esistenti sulla linea Monaco-Verona
- 12 Fallimento della strada viaggiante in Austria

Futuro nelle Alpi

- 13 Al via la raccolta dei «saperi alpini»

● **climalp**

- 14 Attuazione su tutto il territorio alpino delle conoscenze derivanti dal progetto climalp

Rappresentanze nazionali CIPRA

- 15 CIPRA-Francia, il «tocco francese» per lo sviluppo sostenibile nello spazio alpino

News

- 16 Convegno annuale della CIPRA 2006: il cambiamento del clima

Errata corrige:

L'ultima edizione di CIPRA-Info conteneva due errori. A p. 4, primo paragrafo, doveva essere riportato: entro il 2025 verranno a mancare 300 GW (non 30 GW). A p. 5 il riquadro doveva contenere i seguenti dati: 1MWh = 1000 kWh, 1 kW = 1000 W.

Illustrazione di copertina: Tunnel di base del Gottardo, portale sud; AlpTransit Gotthard AG

Crescita senza fine?

Dalla Seconda Guerra Mondiale le Alpi sono sempre più soffocate dal traffico. Neppure i nuovi tunnel di base potranno risolvere il problema a lungo termine, se si continuerà a non affrontare il problema alla radice.



© CIPRA

Le Alpi hanno un problema di trasporti.

Dal dopoguerra la precedente direzione est-ovest delle relazioni economiche si è spostata lungo l'asse nord-sud. Contemporaneamente è sopraggiunta l'era del petrolio e dell'automobile. Le relazioni economiche si sono poi intensificate con la costruzione dell'Europa comune, e la crescente divisione del lavoro richiedeva sempre più trasporti. La maggior disponibilità di tempo libero ha fatto aumentare di anno in anno gli spostamenti di folle affamate di sole verso il sud e le montagne. Così le Alpi sono finite per essere travolte da crescenti ondate di traffico. I Paesi alpini hanno promosso questo sviluppo con la costruzione di nuove autostrade percorribili anche d'inverno, trascurando allo stesso tempo le ormai più che secolari linee ferroviarie alpine.

Massiccia crescita del traffico

La conseguenza è stata la crescita massiccia del traffico, delle emissioni e dei rischi per la sicurezza. Solo nel periodo tra il 1980 e il 2003 è raddoppiato il volume del trasporto merci attraverso l'arco alpino interno (tra Moncenisio-Frejus e Brennero) passando da 50 a 104 milioni di tonnellate nette. Nel 1970 il trasporto su strada era ancora insignificante, con 6 milioni di tonnellate, rispetto alla ferrovia con 22 milioni di tonnellate. Ma nel 1982 la strada ha definitivamente superato la rotaia. Oggi la crescita procede su entrambi i vettori di trasporto. La ripartizione modale, cioè la ripartizione del volume di traffico tra strada e rotaia, continua ad essere molto differenziata nei diversi Paesi: in Austria e in Francia tre quarti delle merci viaggiano su strada, mentre in Svizzera due terzi delle merci trasportate attraverso le Alpi viaggiano su rotaia. Risulta comunque in aumento la percentuale del traffico di transito e del trasporto a lunga distanza.

Nel trasporto passeggeri la crescita è inferiore. Ma anche qui si può riscontrare un marcato spostamento a favore della strada, tale da provocare addirittura una diminuzione del numero assoluto dei passeggeri trasportati dalla ferrovia. In rapporto alle nuove autostrade, i tempi di percorrenza per ferrovia sono evidentemente troppo lunghi per i frettolosi umani.

Nel 1995 il Zentrum für Zukunftsforschung di San Gallo (SGZZ, Centro di ricerca sul futuro) ha previsto dal 1993 al 2015 un ulteriore raddoppio del trasporto merci attraverso Moncenisio/Frejus e Brennero fino a 125-168 milioni di tonnellate all'anno. RappTrans e Prograns hanno rivisto queste previsioni leggermente al ribasso, almeno per la Svizzera, e si attendono

«...che dal 2000 al 2020 il numero dei passeggeri trasportati [...] aumenti di circa il 20% e il trasporto merci di circa il 40%».

Nuovi vecchi progetti di tunnel

Già negli anni '40 si era pensato a progetti di tunnel di base per linee ferroviarie transalpine. Ma solo la realizzazione delle linee ad alta velocità nel resto d'Europa ha portato alla concretizzazione dell'idea. Finora tuttavia non si è trasformato in realtà nessuno di questi progetti. Il primo ad entrare in servizio sarà il tunnel di base del Lötschberg nel 2007. Il tunnel di base del Gottardo, in costruzione da un anno, seguirà con tutta probabilità nel 2015. Per il tunnel di base del Brennero e la Torino-Lione, entrambe non ancora iniziate, si parla ufficialmente della stessa data, che tuttavia appare poco realistica. Nel frattempo si è provveduto ad adattare le linee ferroviarie esistenti e ad ampliare i profili dei tunnel per consentire il trasporto dei TIR.

I nuovi tunnel di base incrementeranno le capacità di trasporto su rotaia, raddoppieranno le velocità possibili e, grazie alle minori pendenze, consentiranno una gestione più razionale. Mentre in Svizzera i progetti di tunnel di base sono stati motivati soprattutto dal trasporto merci, le argomentazioni a favore della Torino-Lione continuano ad essere innanzitutto la velocità del trasporto passeggeri. Lo spazio alpino interno verrà sottopassato, ma tendenzialmente anche abbandonato dalla ferrovia, poiché le vecchie linee transalpine rischiano di essere dismesse.

Limitazione del traffico

L'auspicato trasferimento del trasporto merci su rotaia non è garantito dalla semplice realizzazione di nuove infrastrutture. Oltre ad esse servono efficaci strumenti di orientamento. In tal senso appare promettente l'idea sostenuta dal Ministro dei trasporti della Svizzera di una borsa dei transiti alpini, che dovrebbe essere gestita in base a principi di mercato, senza però lasciare al solo mercato il conseguimento degli obiettivi. Poiché anche la ferrovia esercita un impatto sul territorio alpino, a lungo termine si può venire a capo del problema solo attraverso una limitazione della crescita dei trasporti. In tal senso anche la politica di trasferimento sostenuta dalla Convenzione delle Alpi è inadeguata.

*Alf Arnold,
Iniziativa delle Alpi*



© CIPRA

Corse a vuoto su rotaia – le nuove infrastrutture garantiscono il trasferimento del trasporto merci dalla strada?

UE: avanti all'insegna della crescita dei trasporti

Un'analisi critica dell'aumento del trasporto merci non è all'ordine del giorno. Il mito dell'equiparazione tra crescita dei trasporti e crescita dell'economica avrà ancora lunga vita. Partendo da questo presupposto l'UE cerca di dotarsi degli strumenti necessari per favorire il trasferimento dei trasporti dalla strada ad altri vettori di trasporto socialmente e ambientalmente più compatibili.

Red. La politica dei trasporti dell'UE non si pone l'obiettivo di rendere più razionale il trasporto merci in Europa, quanto piuttosto di agevolarlo. Questo atteggiamento è in contrasto con l'articolo 7 del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, il quale afferma che le Parti contraenti, tra cui l'UE, si impegnano ad attuare una gestione razionale e sicura dei trasporti che valorizzi e sfrutti i potenziali di riduzione del volume di traffico.

La strada è troppo a buon mercato e la ferrovia troppo poco efficiente

Per realizzare un sistema dei trasporti europeo economico, rispettoso dell'ambiente e socialmente compatibile ogni vettore di trasporto deve farsi carico dei costi reali da esso arrecati ed essere organizzato in modo efficiente. Il trasferimento dalla strada alla rotaia può funzionare solo a queste condizioni.

Oggi la velocità media di un treno merci attraverso l'Europa è di 18 km/h. uno dei motivi di questa lentezza è la mancanza di interoperabilità alle frontiere. Questa inefficienza, in combinazione con i vantaggi di costo a favore del trasporto su gomma, ha portato ad un drammatico calo del trasporto merci per ferrovia. Oggi viene trasportato per ferrovia solo l'8% delle merci, mentre nel 1970 la percentuale era ancora del 27%. Per confronto, negli USA il 40% delle merci viaggia sui binari.

Uno spazio ferroviario europeo integrato entro il 2007

Il trasporto merci transalpino passa attraverso le frontiere, e questo porta ad un rallentamento del traffico. Il secondo pacchetto ferroviario intitolato «Per uno spazio ferroviario integrato», approvato il 23 gennaio 2002 dalla Commissione, riguarda dunque le tratte transalpine. L'obiettivo di questo pacchetto di misure sono il miglioramento dell'accesso alla rete ferroviaria per il trasporto merci e l'interoperabilità di rete. Il Consiglio d'Europa e il Parlamento Europeo hanno fissato la scadenza per la liberalizzazione dell'accesso alla rete ferroviaria al 2007.

Gli Stati membri sono tenuti a concedere licenze per il trasporto combinato, che dovranno essere ricono-

sciute a livello europeo, a imprese ferroviarie e consorzi internazionali, a determinati uffici pubblici, imprese di trasporto, spedizionieri e società di trasporto combinato. L'attuazione delle norme di sicurezza viene garantita dall'Agenzia ferroviaria europea fondata nel 2005.

Tempi lunghi per l'introduzione di una tassa europea sul traffico pesante

Il trasferimento del trasporto su rotaia non funzionerà se non sarà imposta una tassa sul traffico stradale. Nel 2002 la Svizzera ha introdotto la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), per cui costituisce ora una sorta di laboratorio in cui verificare gli effetti dell'introduzione di questo strumento. La lentezza dell'attuazione della direttiva UE sulla tassazione del traffico pesante ha portato all'introduzione di sistemi di tassazione non coordinati in diversi Stati membri della regione alpina, ad esempio in Austria nel 2004 per veicoli di oltre 3,5 tonnellate e in Germania nel 2005 per veicoli di peso superiore alle 12 tonnellate.

La proposta di direttiva UE del 2003 sulla riscossione di tributi per l'utilizzo di determinate infrastrutture da parte di veicoli pesanti continua ad essere oggetto di accese discussioni. Essa si basa su un principio di massima, in base al quale gli introiti dei pedaggi e delle tasse per l'utilizzo delle strade devono essere impiegati per conservare tali infrastrutture nonché a vantaggio dell'intero settore trasporti, con particolare riferimento ad uno sviluppo equilibrato delle reti di trasporto.

La proposta di direttiva prevede per gli Stati membri la possibilità di imporre pedaggi stradali nelle regioni particolarmente sensibili, in particolare nelle regioni alpine (Alpi, Pirenei). Questi introiti aggiuntivi possono essere utilizzati per migliorare i vettori di trasporto esistenti e lo sviluppo di modalità di trasporto alternative sulla stessa tratta. I tunnel di base del Brennero e del Frejus potrebbero avvantaggiarsi di tali forme di finanziamento.



© DB AG

Una carenza interoperabilità, ad es. diversi sistemi di alimentazione elettrica, ostacola il trasporto merci su rotaia.



© Toll Collect

Nell'UE non c'è ancora una tassa unitaria sul traffico pesante.

Tunnel di base: molti progetti – molti punti interrogativi

In Svizzera il tunnel di base del Lötschberg verrà inaugurato già nel 2007, il tunnel del Gottardo al più presto otto anni dopo. E questi sono solo il prologo di una serie di grandi progetti ferroviari.



© AlpTransit Gotthard AG

Per i progetti NTFA i lavori procedono a pieno ritmo. Per il Brennero, la Torino-Lione e il Semmering si attende il segnale di partenza.

Red. I tunnel di base sono un tema scottante. In Svizzera e nell'UE sono in corso trattative su come procedere, sul finanziamento e sulle priorità. Nell'UE nel 2005 sono stati nominati i coordinatori per i progetti di reti transeuropee di trasporto (reti Ten-T).

La Svizzera procede con la NTFA

La NTFA (Nuova trasversale ferroviaria alpina) è costituita da diversi progetti: da Frutigen a Raron il tunnel di base del Lötschberg raggiunge una lunghezza di 34,7 km. I lavori procedono nei tempi previsti, l'abbattimento dell'ultimo diaframma è stato festeggiato il 28 aprile 2005, l'entrata in servizio nel 2007 si può ritenere probabile. I costi del progetto ammontano a 2,7 miliardi di Euro.

Da Erstfeld a Bodio il tunnel di base del Gottardo raggiunge una lunghezza di 57 km. Una zona di perturbazioni geologiche impedisce momentaneamente l'avanzata nella canna occidentale e rischia di compromettere il completamento dell'opera entro il 2015 (originariamente previsto per il 2012). Con i costi aggiuntivi di 1,1 miliardi di Euro per la sicurezza, per motivi tecnici ecc., i costi complessivi del progetto sono attualmente stimati in 5,2 miliardi di Euro.

La galleria di base del Monte Ceneri di 15,4 km da Camorina a Vezia costituisce l'accesso al tunnel di base del Gottardo. I costi complessivi previsti ammontano a 1,3 miliardi di Euro. In autunno si inizieranno i preparativi, nel 2007 incomincerà la costruzione delle due gallerie a binario unico. L'entrata in servizio può essere stimata al più presto per il 2016.

La costruzione del tunnel di base dello Zimmerberg da Nidelbad a Zug, come via d'accesso nord per il tunnel di base del Gottardo, è stata per il momento rinviata a data a definirsi. Il progetto viene ora sottoposto ad un'analisi delle capacità, e sarà poi presentato al Parlamento svizzero al più tardi nel 2008. Le stime sui costi complessivi dei progetti NTFA sono aumentate da 10,2 a 13 miliardi di Euro. Oltre ad una ridefinizione del Fondo FTP (Finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici), al più tardi entro il 2007 dovranno essere approvati nuovi crediti.

Tunnel di base del Brennero: «Priorità 1» per l'UE

Il tunnel di base di 56 km da Innsbruck/A a Fortezza/I, inserito nella lista UE con priorità 1, dovrebbe essere portato a termine entro il 2015. L'inizio dei lavori per le perforazioni di sondaggio, per un ammontare di

430 milioni di Euro, è previsto per il 2006. Le stime dei costi per il tunnel vanno attualmente dai 5,4 ai 15 miliardi di Euro. La quota di finanziamento assicurata dall'UE dipende dalle trattative sul bilancio 2007-2013, che verranno definite solo nel 2006.

Per quanto riguarda l'accesso sud, da Verona a Fortezza verrà incrementata la capacità entro la fine del 2006, un graduale potenziamento della tratta di nuova costruzione è previsto parallelamente alla costruzione del tunnel di base. La prima tratta dell'accesso nord (Baumkirchen-Kundl/Radfeld) verrà completata per il 2011. Per la seconda tratta d'accesso nord si attende un aggiornamento dello studio di fattibilità del 1993, previsto per la fine del 2005. I costi complessivi delle tratte di accesso sono stimati in 12 miliardi di Euro.

Dall'UE massima priorità per la Torino-Lione

Il tunnel di base della Torino-Lione è composto da due parti: un tunnel di 52 km sulla tratta Saint-Jean-de-Maurienne/F-Susa/I e un tunnel di 12 km tra Susa/I e Bussoleno/I. Anche a questo progetto la Commissione ha attribuito la massima priorità. Entro il 2007 si dovranno concludere gli studi preliminari per il progetto e si dovrà decidere se l'opera verrà realizzata. I lavori preliminari sono previsti entro il 2009, il completamento dell'opera per il 2020. Per i primi vengono attualmente stimati 555 milioni di Euro. I costi complessivi per il tunnel di base sono stimati in 12,5 miliardi di Euro, ma tale importo viene giudicato molto inferiore alla realtà dal «Rapport de l'audit sur les infrastructures» (redatto da Pascale Pilard). La questione del finanziamento è aperta e dipende in particolare dalle trattative sul bilancio dell'Unione del 2006.

Anche sul tunnel del Semmering c'è ancora incertezza

Entro il 2008 saranno disponibili dettagli sul progetto «Semmering Tunnel neu». Da Gloggnitz a Mürzzuschlag il tunnel avrà una lunghezza di 30 km. Secondo il parere di esperti l'inizio dei lavori nel 2010 e il completamento dell'opera per il 2016, previsto dalle Ferrovie federali austriache, è utopistico. La stima dei costi ammonta a 1,25 miliardi di Euro. Per il finanziamento – come per il Brennero e la Torino-Lione – è in discussione un modello di partnership pubblico-privato. Non è ancora stabilito se l'opera verrà costruita, attualmente è ancora aperta la discussione sulle alternative possibili.



© AlpTransit Gotthard AG

Tracciato dei principali progetti NTFA – Gottardo e Lötschberg

Dove vanno i trasporti?

Attualmente nelle Alpi è in corso un trasferimento dei trasporti, ma non quello auspicato dalla Convenzione delle Alpi: quantità di merci si spostano dalla rotaia alla gomma. A questo contribuiscono i vantaggi di costo, ma anche le debolezze organizzative del trasporto per ferrovia.

Attualmente nelle Alpi si sta dunque svolgendo un trasferimento a favore della strada. Al Brennero il tonnellaggio netto di merce trasportata è diminuito da 11,01 milioni di tonnellate nel 2001 a 9,9 milioni di tonnellate nel 2004. Nello stesso tempo dal 2003 al 2004 il tonnellaggio trasportato su gomma è aumentato di quasi il 20%. Il numero dei veicoli pesanti è aumentato del 50% dal 1998 e di ben il 22% solo dal 2003 al 2004. Le cause sono l'abrogazione del sistema degli ecopunti e dei contingentamenti bilaterali con i nuovi Stati membri dell'UE e la riduzione del pedaggio al Brennero in base alla sentenza della Corte di Giustizia europea (Corte UE). Anche al Gottardo nel 2004 il trasporto su strada è aumentato di un quinto grazie a condizioni quadro più favorevoli.

Trasferimento attraverso i costi

Piccole modifiche del profilo dei costi possono ottenere sensibili effetti di trasferimento. Poiché il traffico pesante aumenta ad un ritmo circa cinque volte superiore rispetto al traffico stradale nel suo complesso, è necessario un massiccio miglioramento della verità dei costi (cioè addebito dei costi in base al principio di responsabilità). Attualmente, ad esempio, un TIR in Austria copre solo il 32% dei costi che provoca, mentre quasi 400 Euro pro capite all'anno sono a carico della collettività. Il trasporto merci su TIR costa ai contribuenti quasi quattro volte di più rispetto al trasporto per ferrovia (0,19 Euro per tonn/km contro 0,05). La sproporzione inizia dalle piccole cose, come la tariffazione dell'intera rete ferroviaria – anche delle tratte secondarie – con un «risarcimento per l'utilizzo dell'infrastruttura» di importo crescente di anno in anno, mentre i mezzi pesanti possono viaggiare gratuitamente su tutte le strade nazionali (con l'eccezione della Svizzera). A questo si aggiunge il fatto che secondo le norme UE la tassa sul traffico pesante può essere determinata prendendo in considerazione il solo costo delle infrastrutture. In Austria infine la tassa sul traffico pesante (Lkw-Maut) non è neppure indicizzata. Solo la sistematica inosservanza delle disposizioni sociali e in materia di sicurezza, facilitata dalla carenza di controlli, riduce di un terzo i costi di trasporto su TIR.

Verità dei costi

In Svizzera la tassa sui trasporti pesanti commisurata alle prestazioni (TTPCP) copre la metà dei costi esterni arrecati dai veicoli pesanti, tuttavia finora ha

ottenuto solo un'inversione di tendenza, non certamente un trasferimento tale da rendere sostenibile il trasporto merci. Per raggiungere un trasferimento esteso e concreto è perciò necessario che venga internalizzata ben più della metà dei costi. In Austria dove la tassa chilometrica sul trasporto pesante, si avvicina al limite superiore di tale soglia (il che è consentito dalla legislazione quadro dell'Unione Europea), il traffico sulle autostrade non è diminuito. Questo dimostra una cosa: con la direttiva sui costi delle infrastrutture di trasporto l'UE non è in grado di attuare quanto annunciato nel Libro bianco e nel Libro verde in merito al trasferimento del trasporto.

Treni più veloci attraverso una migliore armonizzazione

Per il trasferimento si possono tuttavia percorrere anche strade non monetarie: oltre ai costi, nella scelta del vettore di trasporto per i clienti delle merci sono di importanza fondamentale i tempi e l'affidabilità. Sull'asse del Brennero, ad esempio, i trasporti su rotaia non sono di gran lunga in grado di tenere il passo con i TIR, non certo per carenza di capacità, quanto piuttosto per debolezze aziendali (e della sistematica infrazione delle regole da parte del trasporto stradale). Oltre all'«interoperabilità» tecnica e all'armonizzazione, la formula magica è la «logistica», cioè l'ottimizzazione organizzativa, non la costruzione di grandi tunnel. Nuove ricerche in relazione ai previsti tunnel di base dimostrano che tali progetti si frappongono piuttosto al trasferimento: per gli enormi costi di costruzione e di gestione essi rappresentano dei veri e propri buchi neri per le casse pubbliche. Se la loro gestione non venisse sovvenzionata, i costi dell'attraversamento del Brennero su strada dovrebbero essere decuplicati per coprire le spese dell'infrastruttura.

Attualmente la politica si limita a promettere alla popolazione oppressa dal traffico modesti palliativi nella forma di progetti lontani dalla realtà, siano essi enormi tunnel o una direttiva UE «sui costi delle infrastrutture di trasporto». Sarebbe più opportuno se nel campo d'azione delle proprie competenze, nello spazio alpino così come a Bruxelles, venissero infine adottate misure e interventi basati sulla Convenzione delle Alpi.

*Reinhard Gschöpf,
Gruppo dei verdi al Parlamento austriaco, Vienna*



© DB AG
Sempre meno merci vengono trasportate attraverso il Brennero con la ferrovia.



© Toll Collect
Eccetto che in Svizzera i TIR pagano un pedaggio solo sulle autostrade, non per l'utilizzo delle statali.

Questa doppia pagina intende presentare posizioni contrapposte sull'opportunità di costruire nuovi tunnel di base attraverso le Alpi. Si tratta di nuove infrastrutture ferroviarie sia opportuna solo se contestualmente viene attuata una concreta politica di trasferimento e se, dopo aver

Italia-Francia: il nuovo tunnel di base è davvero una necessità?



I flussi di merci aumentano. È ragionevole indirizzarli su rotaia.

Prima ancora di parlare di «mezzi di trasporto», è sicuramente meglio chiedersi cosa deve essere trasportato e fino a dove. Lo scopo di questo articolo non è di analizzare a fondo la domanda di trasporto e le sue giustificazioni, che dipendono contemporaneamente da condizioni sociali, ecologiche e naturalmente economiche. Non dimentichiamo che il nostro modello di sviluppo, basato sulla ricerca di minimizzare i costi, genera una quantità di trasporti la cui efficienza globale e utilità sociale è quantomeno discutibile.

L'utilità sociale globale è trascurata

L'approccio orientato all'utilità globale sociale è oggi trascurato, anzi, è pudicamente occultato. In effetti una gran parte dei trasporti di merci dipende oggi esclusivamente dal differenziale del costo della mano d'opera tra area di produzione e area di consumo. Nei prossimi 40 anni, a causa dell'impennarsi del prezzo del petrolio dovuto all'inesorabile riduzione delle riserve mondiali, potrebbero imporsi considerazioni completamente diverse. Ciononostante, determinati movimenti di persone e di merci possono essere in qualche misura necessari e anche benefici per la collettività umana. Occorre quindi cercare di ottimizzare i trasporti e nello stesso tempo sviluppare mezzi di trasporto rispettosi delle generazioni future.

Per quanto riguarda il trasporto internazionale di merci, tenendo conto dei modelli economici utilizzati e della volontà politica di ridurre la domanda di trasporto, le previsioni per le Alpi del nord vanno dal mantenimento al raddoppio della domanda attuale nei prossimi venti anni.

Prevedibile saturazione delle linee esistenti

Attualmente le Alpi francesi del nord sono attraversate da 35-40 milioni di tonnellate di merci all'anno, oltre l'80% delle quali viaggia su strada. Se a lungo termine è necessaria una riduzione del volume delle merci trasportate a lunga distanza, è ragionevole pensare che a medio termine la tendenza ad un aumento degli scambi est-ovest compenserà la riduzione dei flussi nord-sud ottenuta per l'intervento di scelte politiche.

Se non interverrà una svolta decisa, dopo l'adeguamento del tunnel al profilo b1, la linea ferroviaria storica del Moncenisio giungerà a saturazione con 20 milioni di tonnellate, contro le 8-10 milioni di tonnellate

oggi trasportate. Per il trasporto merci internazionale è dunque necessario un nuovo tunnel di base. La costruzione dovrebbe iniziare al più presto possibile in modo da essere operativa entro 15 anni e dovrà essere esemplare per quanto riguarda il rispetto dell'ambiente e della popolazione locale. Si dovrà assicurare una sensibile riduzione dell'attuale impatto ferrovia + strada. L'obiettivo a medio termine non è di rispondere ad un eventuale aumento del traffico merci (posizione sostenuta da certi promotori istituzionali del progetto), quanto piuttosto di assicurare il massimo trasferimento modale ad un altro vettore di trasporto (la ferrovia) mirando ad una soluzione a «zero camion».

L'attuale impatto derivante dal trasporto su strada è insopportabile, sia per la popolazione residente che per l'ambiente. La nostra ambizione non deve essere di arrestare lo sviluppo della strada, ma di ridurre il suo utilizzo al minimo indispensabile, e cioè alla distribuzione per l'approvvigionamento locale. Questa nuova politica deve riguardare tutte le destinazioni, ad iniziare dai principali assi internazionali, come le linee di attraversamento delle Alpi e dei Pirenei. I progetti inoltre non sono in concorrenza ma complementari: non si tratta di realizzare solo il tunnel di base del Frejus e quello del Brennero, ma è l'insieme dei collegamenti che consente di conseguire il reale trasferimento modale dalla strada alla ferrovia.

Nuove fonti di finanziamento

Per assicurare il finanziamento delle infrastrutture, è già stato individuato un mezzo efficace, adottato in seguito ad una decisione del popolo svizzero: la «Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni» (TTPCP). Essa consente un riequilibrio dei costi reali tra diverse modalità di trasporto e permette, nello stesso tempo, il finanziamento degli investimenti ferroviari necessari. In Svizzera, un piccolo paese di 7,3 milioni di abitanti, i ricavi ammontano già ad alcuni miliardi di Euro, ma le resistenze economiche e la mancanza di una chiara volontà politica hanno finora impedito l'attuazione di questo provvedimento su scala europea. È pertanto urgente cambiare la nostra politica dei trasporti suicida. Noi utilizziamo ancora delle vie ferrate costruite un secolo fa – è tempo di realizzare quelle del prossimo secolo.

Benoît Leclair, consigliere regionale, membro della Commissione trasporti.

Pro Tunnel

le Alpi. Si tratta quindi di opinioni personali degli autori e non della posizione della CIPRA. La CIPRA ritiene che la costruzione se, dopo aver utilizzato tutti i potenziali di trasferimento in essere, si rendesse necessario un aumento delle capacità su rotaia.

Tunnel di base del Brennero: si può farne a meno?

È difficile, come ambientalista, argomentare contro i progetti ferroviari, in quanto ci si espone alla critica di lavorare contro la convincente strategia del «trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia». Personalmente condivido l'opinione di chi sostiene che con l'attuale politica dei trasporti senza il tunnel di base del Brennero l'impatto del traffico in futuro sarebbe molto peggiore rispetto ad oggi. Ma la questione non è questa! Già oggi noi siamo sottoposti ad un insopportabile carico di traffico e abbiamo il diritto di esigere dalla politica una soluzione che garantisca la nostra salute.

Cambiamento della politica europea dei trasporti

Se l'UE non è disposta a riorganizzare la libera circolazione delle merci e la mobilità delle persone per motivi ambientali, gli investimenti in nuove infrastrutture ferroviarie hanno poco senso, perché il trasferimento su rotaia non porterà i risultati desiderati. Questo argomento è riconosciuto anche dai sostenitori del tunnel di base del Brennero, ciononostante nessuno vuole toccare la questione scottante della «libera circolazione delle merci».

Io sono dell'opinione che noi dovremmo mettere a disposizione il nostro territorio per una nuova opera colossale solo quando l'UE imporrà in modo vincolante che il traffico di transito su una determinata tratta si svolga per ferrovia. La libera circolazione delle merci - perlomeno nel sensibile territorio alpino - deve essere convertita in un trasporto merci compatibile con l'ambiente. E questo è fattibile!

Obiettivi poco convincenti

Per me non sono convincenti gli obiettivi di questo progetto. Si vuole incrementare nei prossimi 20 anni il trasporto merci attraverso il Brennero da 40 a 80 milioni di tonnellate e il trasporto passeggeri da 19 a 37 milioni di persone all'anno.¹

E poiché questa crescita non può essere garantita dall'attuale autostrada e dall'attuale ferrovia del Brennero, si deve costruire una nuova linea ferroviaria. La questione se noi per motivi ambientali (problemi energetici e della CO₂) possiamo, o vogliamo, permetterci tutto ciò, non viene posta da nessuno. La politica sembra considerare la crescita una legge naturale ed evita di pensare ai limiti della crescita.

Un progetto fantasma?

Per presentare il tunnel di base del Brennero in modo appetibile, esso ci viene prospettato come l'unica alternativa in grado di smaltire il crescente volume di traffico, ma contemporaneamente l'Europa e gli stati interessati Italia e Austria (la Germania non sembra particolarmente interessata) non sanno come finanziare il progetto. E poiché non sono disponibili fondi, si risparmia sulle tratte di accesso. Solo il 25% delle linee di accesso sud saranno completate contemporaneamente al tunnel di base. Gli stati esercenti giustificano questo fatto affermando che comunque in tempi brevi non ci sarebbe da attendersi un completo utilizzo delle nuove capacità.

Dal momento che nelle nostre valli, fino a Verona piuttosto strette, un impatto acustico aggiuntivo dovuto alla nuova ferrovia del Brennero non può essere accettato, le linee di accesso devono scorrere prevalentemente sotto terra. Il trasporto di persone da Monaco a Verona per centinaia di chilometri sotto terra appare tuttavia più che discutibile. E questo a prescindere dal fatto che un trasporto misto (merci e persone), con diverse velocità ed esigenze di sicurezza, è svantaggioso per più di un aspetto.

Meno è meglio!

Se noi credessimo ancora alla logica della crescita, potremmo forse addirittura essere tra i promotori del tunnel di base del Brennero. Questo tuttavia sarebbe cinico già con gli attuali volumi trasportati, figuriamoci con l'avverarsi della crescita prevista. Poiché tuttavia è molto probabile che la globalizzazione e la natura ci costringeranno - molto prima di quanto molti non credano - ad un cambiamento del nostro sistema economico, dovremmo cercare di risolvere i problemi di trasporto senza ulteriori grandi progetti e con un impiego di investimenti accorto e mirato, in modo da realizzare un rinnovamento sostenibile del nostro sistema economico. Poiché i miliardi che vengono profusi in questi progetti scarseggiano invece per l'attuazione di una politica dei trasporti realmente sostenibile.

Roman Zanon, presidente della CIPRA-Sudtirolo

¹ Fonte: ricerca di Intraplan-Kessler del 1991 (aggiornata nel 1992); ricerca del 2002 di GEIE BBT svolta dalla società PROGNOS AG di Basilea.



Contra Tunnel

Aumento di quattro volte delle capacità: possibile anche senza nuovi tunnel di base

L'aumento delle capacità e un miglior sfruttamento della rete ferroviaria esistente offrono un'alternativa a costi contenuti alla costruzione di grandi opere. Queste capacità potrebbero essere realizzate in tempi brevi se venissero poste le opportune condizioni quadro politiche.



©AlpTransit Gotthard AG

Il nuovo tunnel del Gotthardo: è garantito il pieno utilizzo?

Oggi le Alpi sono attraversate da cinque importanti linee ferroviarie a due binari - Moncenisio, Sempione, Gotthardo, Brennero e Tarvisio. Complessivamente nel 2003 su di esse sono state trasportate 43,4 milioni di tonnellate nette (mio Nt) di merci, pari a circa il 34% del trasporto merci transalpino complessivo - su gomma e su rotaia - nello stesso tratto della catena alpina (128 mio Nt)**.

Grandi effetti con investimenti modesti

Su una linea ferroviaria a due binari dotata di moderne tecnologie possono senz'altro transitare 150 coppie di treni, cioè 300 treni al giorno. Questo numero può essere ancora incrementato quanto più è omogenea la velocità dei singoli treni.

Supponendo che 80 treni siano adibiti al trasporto passeggeri, restano 220 treni al giorno a disposizione del trasporto merci. Per un carico rimorchiabile medio di 900 tonnellate nette per treno e 300 giorni lavorativi all'anno, risulta una capacità di trasporto di 59,4 mio Nt. Tuttavia sarebbe già un ottimo risultato, e assolutamente realistico, se si raggiungesse la metà di tale capacità, cioè 30 mio Nt/anno.

Gli attuali punti deboli che si frappongono al raggiungimento di questo obiettivo non consistono tanto nell'insufficienza di binari sulle tratte principali, quan-

to piuttosto nella necessità di adeguare i nodi di rete, di potenziare i terminal e modernizzare la logistica. Occorre inoltre aumentare la dotazione di locomotive multitemperatura e in generale rinnovare il parco rotabile. La tabella sottoriportata presenta una panoramica sulle quantità di merci attualmente trasportate per ferrovia dalle cinque principali trasversali alpine, sulle possibili quantità trasportabili e sull'attuale tasso di utilizzazione. Mediamente le capacità di trasporto sono oggi utilizzate per uno scarso 30%.

Quadruplicamento delle capacità realizzabile in tempi brevi

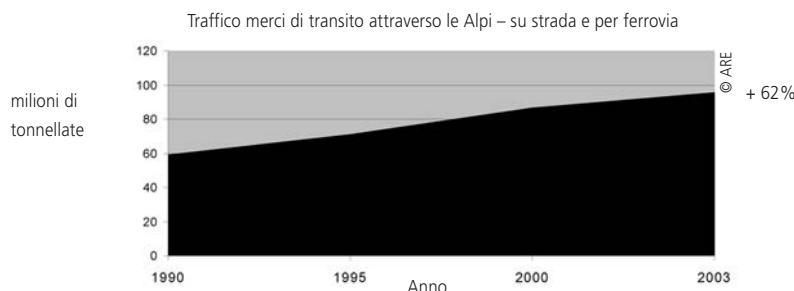
Se tutte e cinque le trasversali ferroviarie alpine che valicano la catena alpina fossero efficacemente utilizzate, le capacità di trasporto si attesterebbero sulle 150 mio Nt all'anno, il che corrisponde ad un triplicamento del tonnellaggio oggi trasportato. E sarebbe superiore al quantitativo complessivo, su gomma e su rotaia, che oggi attraversa l'arco alpino (128 mio Nt tra il Moncenisio e Tarvisio). Gli investimenti e i tempi a ciò necessari sarebbero incomparabilmente inferiori rispetto a quanto richiesto dalla costruzione delle nuove trasversali alpine.

*Helmuth Moroder,
Vice-Presidente CIPRA-International*



© Railion

Railion e SNCF Fret cooperano e attraversano la frontiera franco-tedesca senza rallentamenti dall'inizio del 2005.



Confronto tra i quantitativi di merci realmente trasportati per ferrovia e le effettive capacità delle singole linee*

	Moncenisio	Sempione	Gottardo	Brennero	Tarvisio	Complessivamente
2003 quantità di merci trasportate (mio Nt) **	7,8	5,6	14,3	10,7	5,0	43,4
Capacità realisticamente raggiungibili dalla linea (mio Nt)	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	150
Attuale sfruttamento	26%	19%	48%	36%	17%	29%

* Non sono stati considerati i valichi di frontiera di Ventimiglia e Villa Opicina

** Fonte: www.are.admin.ch

Il trasporto merci aggira le Alpi via mare

Il trasporto merci via mare per tratte relativamente brevi – trasporto marittimo a breve raggio (Short Sea Shipping) – ha notevoli potenziali di crescita ed è perciò in grado di decongestionare il traffico stradale. Una nuova linea di navigazione circumnaviga già le Alpi collegando la Francia con l'Italia.

Red. I sistemi di trasporto merci intermodali, come il trasporto marittimo a breve raggio, diventano sempre più interessanti quanto più si fa precaria la situazione delle strade. Oltre a ciò essi possono vantare un ecobilancio positivo: un TIR trasporta 50 tonnellate per un chilometro con un litro di combustibile, un treno 97 tonnellate, una nave 127 tonnellate. Dal 2003 l'UE prevede incentivi mirati: il programma Marco Polo (2003-2013) ha una dotazione complessiva di 840 milioni di Euro e si propone esplicitamente di trasferire il trasporto merci stradale ad altre forme di trasporto, come la navigazione marittima e la ferrovia, attraverso un miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti. La Commissione Europea in un documento su Marco Polo II afferma «...per realizzare un miglior sistema di trasporto non è necessario creare prima le necessarie infrastrutture di rete su larga scala».

Mezzi pesanti via nave

Un esempio in tal senso è offerto dalla nuova linea proposta da GLD Lines tra Francia e Italia. Tre volte alla settimana l'Eurostar Valencia compie il suo percorso di andata e ritorno con un carico massimo di 400 passeggeri e 150 TIR. Il viaggio da Tolone a Civitavecchia dura 15 ore e costa 450 Euro per veicolo e conducente, compresi due pasti. Per i conducenti e le imprese di logistica il vantaggio consiste nel fatto che così possono essere meglio rispettati i tempi di riposo e che il viaggio via nave costa meno rispetto al tunnel del Frejus attraverso le Alpi. Solo il pedaggio per il tunnel ammonta a 200 Euro, a cui si aggiungono i costi del carburante. Lo Stato francese sostiene il servizio con 1 milione di Euro, da parte italiana i trasportatori ricevono 100 Euro per traversata. Inoltre GLD Lines conta di ricevere ulteriori contributi per tre milioni di Euro.



© LD Lines

Sbarco di mezzi pesanti dall'Eurostar Valencia.

L'aumento del trasporto merci tra Italia e Francia non c'è

È noto che il trasporto merci transalpino – soprattutto stradale – aumenta con ritmi insostenibili, ma è anche vero che questo aumento non si ripartisce in modo eguale in tutte le direzioni. I dati Alpinfo (www.are.admin.ch) sono chiari: la crescita degli scambi è tumultuosa nelle relazioni con l'Est Europa e lungo gli assi Nord-Sud, dove nell'ultimo decennio il forte aumento di domanda di trasporto è associato anche al crescente sbarco nei porti europei di merci provenienti dal Far East. Ai valichi tra Italia e Francia invece i dati complessivi sono stazionari da anni, e il transito sui binari del Moncenisio continua ad essere molto inferiore alla capacità di questa ferrovia: ad ovest delle Alpi non ci sono mercati emergenti e molte relazioni commerciali sono assicurate dalla navigazione marittima. Lo sviluppo del trasporto merci transalpino tra Italia e Francia su strada e ferrovia può essere sintetizzato come segue: dal 1985 al 1995 si registra una crescita continua del trasporto merci, mentre dal 1995 si può constatare una stabilizzazione del volume delle merci trasportate attraverso le Alpi. Per questo la decisione di una nuova ferrovia è incomprensibile.

D'altro canto l'attraversamento stradale delle Alpi occidentali pone severi problemi di sicurezza, come testimoniano i gravi incidenti nei tunnel del Monte

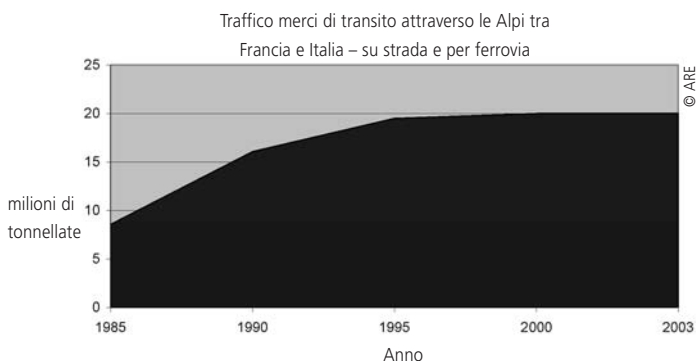
Bianco e del Frejus. La soluzione di questi problemi richiede la drastica riduzione del transito stradale, da ottenere subito con la piena utilizzazione delle ferrovie esistenti, ma impone anche una nuova concezione dei valichi ferroviari attraverso uno sforzo comune tra Italia, Francia e Svizzera. Le ferrovie di Moncenisio, Sempione-Lötschberg e Gottardo possono funzionare come un unico sistema di transito, realizzando le necessarie connessioni a Sud e a Nord delle Alpi, per superare i veri ostacoli alla mobilità delle merci che non risiedono nella catena alpina ma, piuttosto, nei congestionati nodi metropolitani.

Damiano Di Simine, Presidente Cipra Italia



© Legambiente Val Susa

Valle di Susa: nessuna traccia di aumento delle merci trasportate, ma molte proteste contro il nuovo tunnel ferroviario.



Libro bianco

Utilizzo ottimale delle infrastrutture esistenti sulla linea Monaco-Verona



© Rail Traction Company

Grazie alle locomotive multitenzione si evitano i tempi di attesa ai valichi di frontiera.

Red. Lungo l'asse Monaco-Verona la Rail Traction Company (RTC), insieme alla società ferroviaria privata Lokomotion di Monaco di Baviera, offre il servizio di trasporto merci transfrontaliero senza fare ricorso all'autostrada. L'offerta di servizi ferroviari costituisce la risposta all'enorme richiesta del mercato per nuove possibilità di trasporto ferroviario. Già nella fase pilota del progetto si sono potuti allacciare nuovi collegamenti ferroviari, mentre ora il primo collegamento di trasporto combinato transalpino a trazione completamente privata offre 300 treni al mese con

una puntualità dell'85%. Standard di qualità elevati sono resi possibili da un lato dalle cinque nuove locomotive multitenzione che semplificano l'utilizzo delle reti ferroviarie dei diversi stati (in questo caso le reti italiana e austriaco-tedesca), evitando la sostituzione delle motrici alla frontiera. Dall'altro gli standard di qualità sono favoriti dal completo controllo dei treni dal satellite.

Per l'industria dell'acciaio è stata ad esempio sviluppata una soluzione logistica complessiva, in modo che attraverso il trasporto combinato la RTC, insieme a Lokomotion, può offrire ai propri clienti notevoli vantaggi (costi inferiori, risparmio di tempo, procedure semplificate, tracing ecc.).

Il tasso di crescita delle transazioni di oltre il 20% da parte della RTC dimostra che la ferrovia può ottenere vantaggi concorrenziali rispetto alla strada e per un numero sempre maggiore di imprese conviene ricorrere agli innovativi servizi offerti dalle ferrovie.

Convenzione delle Alpi, Protocollo Trasporti: articolo 10 par. 1 lit. b)

Al fine di sfruttare la particolare idoneità della ferrovia per soddisfare la domanda di trasporto a lunga distanza e al fine di un migliore sfruttamento della rete ferroviaria per la valorizzazione del territorio alpino, le Parti contraenti, nell'ambito delle loro competenze, sostengono [...] l'ulteriore ottimizzazione gestionale e l'ammodernamento della ferrovia, in particolare per i trasporti transfrontalieri.

Libro nero

Fallimento della strada viaggiante in Austria



© Rail Cargo Austria AG

La strada viaggiante non viaggia più.

Red. Con la strada viaggiante i veicoli pesanti vengono trasportati su speciali vagoni a pianale ribassato. Questa modalità è di grande importanza per l'Austria, un tradizionale paese di transito. Dopo un iniziale aumento della domanda, negli ultimi anni diversi cambiamenti delle condizioni quadro del trasporto merci hanno portato per la prima volta all'inizio del 2004 ad una drastica riduzione dell'utilizzo della strada viaggiante.

Soprattutto l'abrogazione senza sostituzione del sistema degli ecopunti per il traffico pesante di transito ha provocato gravi conseguenze. I trasportatori che prima utilizzavano la strada viaggiante perché disponevano di una flotta a forti emissioni inquinanti - primi fra tutti quelli provenienti dalla Grecia - nel 2004 hanno rinunciato quasi completamente a servirsi dell'autostrada viaggiante. Anche per molti traspor-

tatori dell'Europa dell'est è ora più conveniente restare sulla strada, dove trovano una struttura dei costi più vantaggiosa. La linea Sopron/HU-Wels/AT è già stata soppressa a causa del forte calo della domanda. Nel Land austriaco del Tirolo, su cui si concentrava il 70% di tutti i viaggi soggetti al sistema degli ecopunti attraverso l'Austria, si è verificata una diminuzione da 18 coppie di treni della società austriaca di trasporto combinato ÖKOMBI al giorno nel 2003 alle sole 7 coppie di treni ÖKOMBI al giorno nel 2005. La società Bertani nel 2003 transitava attraverso al Brennero con 4 coppie di treni al giorno, mentre nel 2005 queste sono state completamente sopresse. Per una serie di cause concomitanti al Brennero si è quindi verificato un drastico incremento del trasporto merci su strada: il trasferimento dalla strada viaggiante, il generale aumento del traffico, oltre ai trasferimenti dai Tauri - per l'aumento del pedaggio su quella tratta - e dalla Svizzera, dove a partire dal 1.1.2005 la tassa sul traffico pesante per gli autocarri oltre le 3,5 tonnellate è aumentata del 50%. Per cui già nei primi tre mesi di quest'anno l'aumento del traffico pesante al Brennero è stato del 7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Convenzione delle Alpi, Protocollo Trasporti: articolo 10 par. 1 lit. c)

Le Parti contraenti sostengono i provvedimenti tesi a trasferire sulla rotaia, in particolare il trasporto merci a lunga distanza, nonché ad armonizzare maggiormente la tariffazione per l'utilizzo delle infrastrutture di trasporto.

Al via la raccolta dei «saperi alpini»

Uno degli obiettivi principali del progetto della CIPRA «Futuro nelle Alpi» è la raccolta e il collegamento degli attuali saperi sullo sviluppo sostenibile in tutto il territorio alpino. Il 6 e 7 luglio 33 esperte ed esperti da sette paesi alpini si sono incontrati a Coira per lanciare la parte del progetto «alpKnowhow».

Al seminario del progetto di Coira hanno partecipato ricercatori di economia e scienze sociali, esperti di mobilità, operatori dell'agricoltura e del turismo. Essi vanno a comporre i sei gruppi internazionali che nei prossimi nove mesi dovranno mettere insieme i saperi pratici e le conoscenze derivate dalla ricerca e trovare risposte alle domande del progetto (vedi riquadro).

Sviluppare una concezione comune del progetto

Il seminario è servito innanzitutto a conoscersi, dal momento che i gruppi sono una variegata composizione di esperti, ma anche di rappresentanti delle CIPRA nazionali di Francia, Italia, Slovenia, Austria, Germania, Liechtenstein e Svizzera. Uno degli obiettivi era che i partner sviluppassero una concezione comune del progetto e chiarissero le questioni in sospeso. Per questo il seminario è stato dedicato all'informazione reciproca, oltre che alla presentazione delle diverse parti del progetto e agli aspetti basilari già elaborati.

Lavoro di squadra per un futuro sostenibile delle Alpi

I sei ambiti tematici verranno ora sviluppati da gruppi misti composti da tre-cinque esperti, ciascuno dei quali è portatore di un diverso bagaglio di competenze specifiche. Questo modo di procedere ha i suoi buoni motivi: nelle Alpi può avverarsi uno sviluppo

sostenibile solo se si riesce ad ottenere un sapere attuale coniugando la ricerca e la prassi. Coloro che operano in questi due settori devono poter attuare uno scambio di conoscenze e reinterpretare il sapere così raccolto sulla base del proprio bagaglio di esperienze.

Di qui al prossimo autunno i gruppi continueranno a raccogliere i migliori esempi di buone pratiche e le pubblicazioni più rilevanti sui temi «creazione di valore aggiunto regionale», «capacità d'azione sociale», «aree protette», «mobilità», «nuove forme di processo decisionale» ed «effetti e perfezionamento di politiche e strumenti». Ad aiutarli in questo saranno le rappresentanze nazionali della CIPRA, che si attiveranno anche per procurare i contatti necessari. Sulla base di questo bagaglio di saperi i gruppi cercheranno infine di rispondere alle domande poste da «Futuro nelle Alpi». Sono richieste anche proposte volte a rendere fruibili le informazioni ottenute e a diffonderle ulteriormente. Questa seconda fase durerà fino alla primavera 2006. Sino ad allora si svolgeranno almeno altri tre seminari.

Christa Mutter, Karin Hindenlang



Raccolta del sapere alpino: le partecipanti e i partecipanti del seminario.

«Futuro nelle Alpi» vuole trovare risposte a sei domande

1. Come si possono utilizzare vantaggiosamente le potenzialità locali per la creazione di catene di produzione e servizi con un'alta creazione di valore aggiunto regionale?
2. Cosa spinge le persone a restare nelle Alpi o a trasferivisi, prescindendo dagli aspetti economici ed ecologici? Come si può rafforzare la capacità d'azione sociale dei singoli e delle collettività?
3. A quali condizioni le grandi aree protette servono allo sviluppo sostenibile e allo stesso tempo alla protezione della biodiversità naturale?
4. Che connessione sussiste tra mobilità e sviluppo della struttura territoriale? Quali soluzioni si propongono per il traffico per il tempo libero, turistico e dei pendolari, in costante e forte aumento?
5. Quali nuove forme di processo decisionale offrono prospettive di successo nella negoziazione delle rivendicazioni di utilizzo del territorio e nello stesso tempo tengono conto dello sviluppo sostenibile?
6. Quali effetti hanno politiche e strumenti sul futuro sviluppo del territorio? Come possono essere modificati in modo da fornire un maggior contributo allo sviluppo sostenibile? Come possono essere migliorati i processi di valutazione della politica e della ricerca in modo da ridurre il divario tra raccomandazioni e attuazione pratica?

Attuazione su tutto il territorio alpino delle conoscenze derivanti dal progetto climalp

Dall'inizio del 2004 la CIPRA sta lavorando al progetto climalp. Partendo dai risultati dell'ultimo anno, nel 2005 la CIPRA ha avviato una campagna di informazione impostata su due anni. Questa iniziativa intende portare a conoscenza di un'ampia cerchia di persone nelle Alpi che le case energeticamente efficienti costruite con legno regionale proteggono il clima e stimolano l'economia regionale. Con questa campagna la CIPRA vuole fornire un contributo alla difesa del clima, allo sviluppo sostenibile nello spazio alpino e all'attuazione della Convenzione delle Alpi e dei suoi protocolli «Foreste montane» ed «Energia».



© CIPRA

Le case energeticamente efficienti possono avere un aspetto molto diverso: esempi da Wolfurt/A...

Red. Nell'ambito di climalp la CIPRA nel 2004 ha sviluppato il tema «Edifici energeticamente efficienti costruiti con legno regionale nello spazio alpino». I risultati sono ora pubblicati in un rapporto in quattro lingue e sono anche disponibili sul sito del progetto (www.climalp.info). Nel corso della presentazione conclusiva del progetto è emerso il grande interesse del pubblico di riferimento, il che ha convinto la CIPRA a proseguire a promuovere la diffusione e l'applicazione di queste conoscenze nello spazio alpino. A questo proposito, assume una funzione centrale il lavoro che le rappresentanze della CIPRA svolgono in sette Paesi alpini.

Situazione di partenza diversa da regione a regione

Le conoscenze delle tecniche costruttive energeticamente efficienti e la consapevolezza delle loro opportunità sono diffuse principalmente nelle regioni di lingua tedesca, mentre risultano decisamente meno note – così come i rapporti con la catena di creazione di valore aggiunto del legno – nello spazio alpino di lingua francese, italiana e slovena. Spesso le potenzialità offerte da tali tecniche non sono conosciute né dagli architetti, né da chi vuole costruirsi una casa. Neppure nella politica e nell'amministrazione pubblica sono sempre conosciuti i vantaggi connessi alla promozione delle tecniche costruttive e di risanamento di questo tipo.



© CIPRA

...e Kehlegg/A

Proprio il settore pubblico offre invece notevoli possibilità di intervento. Da una parte con le disposizioni in materia di edilizia esso può porre le basi per l'applicazione delle tecniche costruttive energeticamente efficienti, dall'altra, con la politica degli incentivi, dispone di un valido ed efficace strumento. Non si deve inoltre trascurare il ruolo del settore pubblico come committente.

Sensibilizzazione generale...

Nel prossimo anno e mezzo verranno proposte una mostra, escursioni e conferenze volte a sensibilizzare l'opinione pubblica sul tema. Fondamentale a questo proposito sarà l'attività informativa e il lavoro progettuale nei singoli Paesi alpini. I rispettivi responsabili

nazionali del progetto svolgeranno la funzione di moltiplicatori delle informazioni. Dovranno individuare i principali attori su tutto l'arco alpino, come istituti di ricerca, architetti, assessorati, i principali attori nel settore selvicolturale, nella filiera del legno, nell'edilizia ecc. Si allacceranno contatti con questi soggetti e si prenderanno accordi per cooperazioni in forma di relazioni e attività nei comuni.

Complessivamente per tutta la durata del progetto sono previste circa 30 iniziative rivolte ad un pubblico selezionato nell'area compresa tra Vienna e Nizza. Oltre alla intermediazione di scambi e conoscenze, queste iniziative hanno lo scopo di stimolare architetti, pianificatori e tecnici del settore delle costruzioni in legno ad un'ulteriore collaborazione. Potranno così sorgere nuove reti nazionali con contatti con i portatori di conoscenze internazionali.

...e progetti concreti

Le manifestazioni sono importanti anche per avviare progetti nei comuni. In ciascuno dei sette stati in cui è presente una rappresentanza CIPRA dovranno essere avviati almeno tre progetti indirizzati all'efficienza energetica (nuove costruzioni o risanamenti), in modo che si possano proporre come realizzazioni modello per escursioni e per il lavoro con i media. Si aiuteranno inoltre i comuni interessati a mettersi in contatto con esperti e a reperire il know-how richiesto.

Le escursioni ai modelli di buone pratiche, siano nuove costruzioni o opere già realizzate, assumono infine un ruolo particolarmente importante nell'intermediazione di conoscenze nel settore dell'efficienza energetica. In tali occasioni verranno illustrati anche gli aspetti della creazione di valore aggiunto regionale attraverso il coerente rafforzamento della filiera del legno. Il collegamento degli attori, dal bosco al settore dell'edilizia, è una sfida per la quale le esperienze già maturate possono essere di grande aiuto.

CIPRA-Francia, il «tocco francese» per lo sviluppo sostenibile nello spazio alpino

Prosegue il giro di presentazione delle rappresentanze nazionali della CIPRA, facendo tappa questa volta a Grenoble/F, sede della CIPRA Francia. L'associazione è stata fondata negli anni '80, dopodiché ha trascorso periodi di attività più o meno intensa, dovuti alle oscillazioni dell'impegno dei volontari, ai finanziamenti e al numero dei collaboratori fissi. Oggi l'obiettivo principale è di consolidare la posizione della CIPRA-Francia come primo referente nelle Alpi (francesi) in materia di Convenzione delle Alpi e sviluppo sostenibile.

La CIPRA-Francia per e con le sue organizzazioni aderenti

Come organizzazione confederale la CIPRA-Francia si trova in una situazione particolare, in quanto i propri tredici membri non sono composti solo da associazioni, ma anche da parchi naturali regionali. Anche se le posizioni degli uni e degli altri sono talvolta divergenti, questa composizione costituisce un arricchimento, che dovrebbe essere ancor più valorizzato. La CIPRA-Francia si considera uno spazio di incontro tra questi differenti settori, un punto di riferimento per informazioni e confronto, ma anche un'organizzazione che prende posizione ed è in grado di collegare per sostenere le iniziative dei singoli membri.

Punto d'appoggio nazionale della CIPRA-International

La seconda colonna del lavoro della CIPRA-Francia è il suo collegamento con la CIPRA-International. Sono in corso diverse attività di scambio: la CIPRA-Francia si avvale dell'esperienza e della rete della piattaforma internazionale e nello stesso tempo arricchisce il lavoro della CIPRA-International attraverso le esperienze e i contatti francesi. Nei prossimi anni la CIPRA-Francia spera di migliorare la partecipazione della Francia a numerose iniziative nell'ambito della cooperazione alpina (ad es. nel Rapporto delle Alpi, in «Alleanza nelle Alpi» ecc.).

L'attiva partecipazione della CIPRA-Francia a progetti coordinati dalla CIPRA-International rafforza inoltre i rapporti con l'intera rete delle rappresentanze nazionali. La CIPRA-Francia è ad esempio punto di riferi-

mento per il progetto «Futuro nelle Alpi» e per la campagna d'informazione di climalp.

Punto di riferimento informativo sulla Convenzione delle Alpi

Il consolidamento della CIPRA-Francia come punto di riferimento informativo per la Convenzione delle Alpi è un obiettivo particolarmente importante in un momento in cui, dopo la ratifica dei protocolli da parte della Francia, è ora di passare all'attuazione. In collaborazione con il Ministero per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile e altri enti attivi in questo settore, la CIPRA-Francia organizza manifestazioni informative e di formazione (conferenze, seminari, mostre, pubblicazioni) sul tema della Convenzione delle Alpi. La promozione di conoscenze tecniche sull'attuazione giuridica della Convenzione delle Alpi diventa un importante compito che la CIPRA-Francia spera di poter svolgere in cooperazione con giuristi di diverse organizzazioni.

Una serie di prospettive per i prossimi anni

Non mancano idee e progetti per le attività di cooperazione dei prossimi anni. Ricordiamo solo l'intenzione di incoraggiare i comuni francesi ad aderire alla Rete di comuni «Alleanza nelle Alpi»; oppure le prospettive per una cooperazione con il Ministero per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile nell'ambito della Presidenza francese della Convenzione delle Alpi (2007-2008). In questo periodo si dovrebbero svolgere numerose manifestazioni e pubblicare materiali per far meglio conoscere la Convenzione delle Alpi. Inoltre il Convegno annuale della CIPRA 2008 si svolgerà in Francia (eventualmente come settimana alpina insieme ad altre reti alpine); in base alla dimensione di tale manifestazione, la CIPRA-Francia inizierà ad occuparsi dell'organizzazione già nel 2006.

CIPRA-France, MNEI, 5 place Bir Hakeim, F - 38000 Grenoble. Tel./Fax.: + 33 (0)4 76 48 17 46, E-mail : cipra-france@wanadoo.fr



Il presidente Patrick le Vaguerese.



La responsabile del progetto Claire Simon.

I membri della CIPRA-Francia:

Association Dauphinoise pour l'Aménagement de la Montagne (ADAM), Association nationale pour la protection des Eaux et rivières (ANPER TOS), Fédération Française des Clubs d'Alpinisme et de Montagne (FF CAM), Fédération Française de Montagne et d'Escalade (FFME), Fédération Française de Randonnée Pédestre (FFRP), Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature (FRAPNA), Fédération Française Union Touristique des Amis de la Nature (FF UTAN), Mountain Wilderness France, Parc National du Mercantour, Parc National de la Vanoise, Parc National des Ecrins, Parc Naturel Régional de la Chartreuse

Convegno annuale della CIPRA 2006: il cambiamento del clima

Il cambiamento del clima è diventato un tema al centro dell'attenzione dei media e della politica, ma nelle decisioni della politica e dell'economia spesso non ha nessun peso. La CIPRA e il progetto Interreg III B «DynaIp» metteranno sul tappeto la questione dal 18 al 20 maggio 2006 a Bad Hindelang/D.



© Gesellschaft für Ökologische Forschung

I ghiacciai scompaiono: il Gurgler Ferner nelle Alpi Venoste/A, 1925 e 2003.

Red. Nelle regioni di montagna come le Alpi gli effetti del cambiamento del clima si manifestano più rapidamente e in modo più violento che altrove. Nuove ricerche dimostrano chiaramente che gli eventi naturali estremi aumenteranno notevolmente. L'ampliamento degli insediamenti nelle valli, l'espansione delle aree edificabili e il costante incremento delle infrastrutture turistiche e di trasporto comportano rischi sempre maggiori, e gli investimenti negli sport invernali potrebbero a medio termine rivelarsi fallimentari.

Come devono reagire la politica e l'economia? I comuni sono sottoposti alla pressione dello sviluppo e della crescita e non sempre dispongono di strumenti adeguati per valutare i rischi a medio e lungo termine e per disporre le misure più opportune, mentre gli operatori turistici chiudono spesso gli occhi davanti alla realtà.

La risposta al cambiamento globale del clima non si può trovare solo attraverso accordi a livello mondiale come il Protocollo di Kyoto, ma anche attraverso l'agire locale. Il convegno vuole mostrare quali strategie

di adattamento sono già state attuate a livello regionale e locale. Rappresentanti comunali, esperti di sviluppo regionale e di economia regionale, specialisti di ONG ed esperti di rischi naturali potranno scambiarsi le reciproche conoscenze. Il principio di prevenzione riguarda tutti. Verranno perciò anche presentati progetti di prevenzione e di lotta alle cause, che portano ad una riduzione delle emissioni di CO2 in modo efficiente, economico, socialmente ed ecologicamente ragionevole.

Per la prima volta la CIPRA affronta centralmente in un convegno il tema del cambiamento del clima. Insieme a Dynalp, un progetto INTERREG III B avviato dalla Rete di comuni «Alleanza nelle Alpi», la CIPRA-Germania organizzerà il Convegno annuale della CIPRA 2006 dal 18 al 20 maggio 2006 a Bad Hindelang/D.

Nell'ambito di Dynalp, 52 partner si occupano in particolare del tema della pianificazione territoriale. I comuni e le regioni partecipanti al progetto sono al tempo stesso portatori di saperi e fruitori delle conoscenze sul cambiamento climatico e i suoi effetti.



La Aage V. Jensen Charity Foundation, Vaduz (FL), sostiene l'edizione di questo CIPRA-Info.

IMPRESSUM

IMPRESSUM Informazioni della CIPRA pubblicazione trimestrale

Redazione (Red.): Andreas Götz, Michel Revaz, Stefanie Fuchs, Tanja Galehr, Felix Hahn, Karin Hindenlang, Elke Schimmel, Claire Simon – CIPRA-International – Autori: Alf Arnold, Reinhard Gschöpf, Benoît Leclair, Helmuth Moroder, Christa Mutter, Damiano di Simine, Roman Zanon – Traduzione: Fabienne Juilland, Nataša Leskovic Uršič, Carlo Gubetti – Riproduzione autorizzata con menzione della fonte – Stampato su carta riciclata – Editore in tedesco, italiano, francese e sloveno – Layout: Stefanie Fuchs, Tanja Galehr – Tiratura: 11.000 copie – Stampa: Gutenberg AG, Schaan/FL –

CIPRA-International, Im Bretsch 22, FL-9494 Schaan, Tel.: 00423 237 40 30, Fax: 00423 237 40 31, cipra@cipra.org, www.cipra.org, www.alpmedia.net

Rappresentanze nazionali:

CIPRA-Deutschland, Heinrichgasse 8, D-87435 Kempten/Allgäu, Tel.: 0049 831 52 09 501, Fax: 0049 831 18 024, info@cipra.de, www.cipra.de

CIPRA-France, 5, Place Bir Hakeim, F-38000 Grenoble, Tel.: 0033 476 48 17 46, Fax: 0033 476 48 17 46, cipra-france@wanadoo.fr

CIPRA-Italia, c/o Pro Natura, Via Pastrengo 13, I-10128 Torino, Tel.: 0039 011 54 86 26, Fax: 0039 011 503 155, cipra@arpnet.it

CIPRA-Liechtenstein, c/o LGU, Im Bretsch 22, FL-9494 Schaan, Tel.: 00423 232 52 62, Fax: 00423 237 40 31, info@lgu.li, www.lgu.li

CIPRA-Österreich, c/o Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien, Tel.: 0043 1 401 13 36, Fax: 0043 1 401 13 50, info@cipra.at, www.cipra.at

CIPRA-Schweiz, Hohlstrasse 489, CH-8048 Zürich, Tel.: 0041 44 431 27 30, Fax: 0041 44 430 19 33, cipra@cipra.ch, www.cipra.ch

CIPRA-Slovenija, Večna pot 2, SI-1000 Ljubljana, Tel.: 00386 1 200 78 00 (int. 209), cipra@gozdis.si, www.cipra.si

Rappresentanza regionale:

CIPRA-Südtirol, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen, Tel.: 0039 0471 97 37 00, Fax: 0039 0471 97 67 55, info@umwelt.bz.it, www.umwelt.bz.it

Socio sostenitore:

Nederlandse Milieu Groep Alpen (NMGa), Keucheniusshof 15, NL-5631 NG Eindhoven, Tel.: 0031 40 281 47 84, nmga@bergsport.com, www.nmga.bergsport.com

Adressberichtigungen nach A1, Nr. 552, melden.

Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient		Porrte una crocette secondo il caso	
Weggezogen: Nachsendefrist A démissionné: Délai de réexpédition expiré Pasacato Termine di ripedizione scaduto	Un- genügend insuffisante insufficiente	Nicht- abgeholt Inconnu Sconosciuto	Gestorben Décédé Deceduto
	Un- genügend abgeholt Inconnu Sconosciuto	Nicht- abgeholt Inconnu Sconosciuto	Annahme verweigert Refusé Respinto
	Un- genügend abgeholt Inconnu Sconosciuto	Nicht- abgeholt Inconnu Sconosciuto	Annahme verweigert Refusé Respinto