

ISSN 1016-9954



Nr. 79 · marzo 2006 · 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



Servizi pubblici:

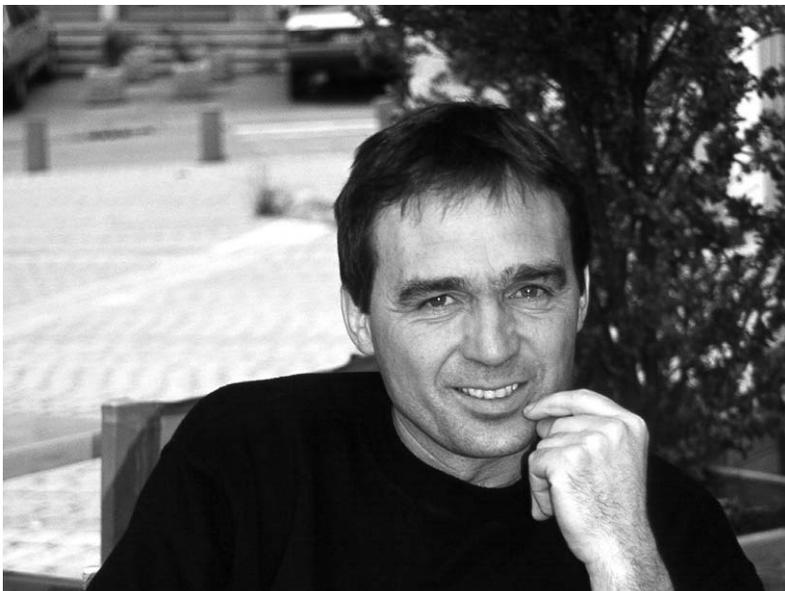
Privatizzare l'interesse generale?

Gentili lettrici e gentili lettori

«Nella tradizione occidentale il bene comune compete alla politica e allo Stato quale suo strumento», scrive Erhard Eppler, ex Ministro tedesco per la cooperazione economica, nel suo ultimo libro «Auslaufmodell Staat» (Lo Stato, un modello di fine serie). In questo numero di CIPRA-Info affrontiamo la questione: nel settore dei servizi di interesse generale lo Stato è veramente un modello di fine serie? E quali effetti produce la tendenza alla privatizzazione di tali servizi?

siano redditizi, pone perciò importanti questioni alla società. Che importanza assumono la solidarietà, la parità di trattamento di tutti, il principio di precauzione o la coesione sociale? Nel GATS (General Agreement on Trade in Services), un accordo nell'ambito dell'Organizzazione mondiale del commercio WTO che stabilisce principi e regole per il commercio transfrontaliero dei servizi puntando alla sua progressiva liberalizzazione, non c'è traccia di tutto ciò. A maggior ragione gli Stati, le regioni e i comuni sono chiamati a dare una risposta sostenibile e a lungo termine a queste domande.

Con i nostri contributi sui temi di acqua, trasporti, telecomunicazioni, energia e sanità, cerchiamo di mettere in evidenza le tendenze in atto in Europa e di stimolare la discussione sull'argomento. Proprio nelle regioni come le Alpi, con centri fiorenti e uno spazio rurale per molti aspetti sospinto sempre più ai margini, queste domande assumono un ruolo fondamentale per lo sviluppo futuro. Può essere sostenibile solo uno sviluppo che non sia rivolto al rapido profitto di pochi, ma al bene della collettività.



©CIPRA

Editoriale

Le imprese private, per loro predisposizione indirizzate a massimizzare i profitti e a soddisfare azionisti e azionisti, possono occuparsi del bene comune? In che modo privatizzando questi servizi lo Stato assolve il proprio compito di servire capillarmente il bene comune, e non solo dove ciò è redditizio? E come garantire che la definizione dell'«interesse generale», del «bene comune», rimanga nelle mani di coloro che ne sono direttamente interessati, cioè nelle mani delle cittadine e dei cittadini? «Le privatizzazioni limitano la sfera della res pubblica. I cittadini non hanno più la facoltà di dire nulla, mentre prima potevano dire la loro. Ciò che le persone guadagnano da una privatizzazione condotta positivamente, lo perdono come cittadini dello Stato», aggiunge Eppler.

L'appello del settore privato a procedere ad ulteriori privatizzazioni dei servizi d'interesse generale, che

Cordialmente,
il Vostro

Andreas Götz,
direttore della CIPRA-International

INDICE



Servizi di interesse generale

- 4 Liberalizzazione dei servizi di interesse generale: una legge di natura?
- 6 L'oro blu, un bene comune molto ambito
- 7 La lunga marcia degli oligopoli energetici
- 8 Trasporti e coesione territoriale
- 9 Pressione sui servizi sanitari

Libro bianco / Libro nero

- 9 Telecomunicazioni: laboratorio di liberalizzazione nell'UE
- 10 Comuni fuori GATS
- 10 Baviera: i trasporti ferroviari regionali in declino

Torino-Lione

- 11 Risoluzione sulla ferrovia di base Torino-Lione

Convenzione delle Alpi

- 12 Poche novità dal fronte della Convenzione delle Alpi

DYNALP²

- 13 I comuni mettono in pratica il «Futuro nelle Alpi»

Climalp

- 14 climalp: iniziative su tutto l'arco alpino per promuovere la costruzione di case a basso consumo energetico

Città alpina dell'anno

- 14 Chambéry è la Città alpina dell'anno 2006

Rappresentanze nazionali CIPRA

- 15 CIPRA-Südtirol: La sorella piccola della CIPRA

News

- 16 Convegno annuale della CIPRA: Clima e Alpi in mutamento – Gli effetti del clima su turismo e pianificazione del territorio

Liberalizzazione dei servizi di interesse generale: una legge di natura?

La liberalizzazione del mercato dei servizi in Europa segue il suo corso. Lo scetticismo della società civile va di pari passo aumentando. L'UE giudica positivamente le liberalizzazioni realizzate, nonostante i numeri dimostrino il contrario. E il WTO si proclama difensore della liberalizzazione totale e a qualunque costo.



© Kimik Valens

Aumentare l'efficienza attraverso la privatizzazione – anche nella sanità?

Red. In Europa la liberalizzazione dei servizi d'interesse generale procede a grandi passi. Sempre più settori ne sono coinvolti. Su modello degli USA, in Germania verrà privatizzata addirittura una parte della gestione di un carcere.

In pericolo la sicurezza dei servizi d'interesse generale

Nell'UE gli Stati definiscono quali servizi d'interesse generale devono essere forniti dalle imprese private e creano sistemi per il controllo della qualità, della quantità e dei prezzi dei servizi prestati.

La complessità della gestione di questi servizi richiede elevate competenze. A causa dei meccanismi di liberalizzazione, della pressione della concorrenza e quindi dell'esternalizzazione di numerose prestazioni, crolla il livello delle competenze delle imprese private che gestiscono servizi d'interesse generale. La mancanza di continuità a livello di personale porta ad una dispersione di know-how, che in caso d'urgenza risulta poi difficile da attivare. Questa è stata una delle cause del blackout generale che ha colpito USA e Canada il 14 agosto 2003 secondo quanto accertato dalla task force incaricata di analizzare il guasto.

UE: la liberalizzazione è meno efficiente del previsto

Le cittadine e i cittadini non ci stanno più e si impegnano sempre più attivamente per il mantenimento di strutture stabili e sicure. Questo è dimostrato da quanto si è verificato in Slovenia nel 2003, quando la popolazione ha rifiutato di privatizzare le ferrovie statali e le telecomunicazioni, o in Svizzera nel 2002, quando il popolo ha respinto la liberalizzazione del mercato dell'energia elettrica.

Per sostenere la tendenza alla liberalizzazione del mercato dei servizi di interesse economico generale la Commissione UE nel 2004 ha pubblicato un rapporto che indica i vantaggi socioeconomici di un'apertura del mercato interno europeo nei settori di elettricità, gas, trasporti e acqua. Nella valutazione hanno un'importanza di primo piano le questioni dell'efficienza, della redditività e della concorrenza a vantaggio dei consumatori. Le cifre pubblicate in appendice al rapporto, provenienti dai servizi della Commissione stessa, mostrano però una realtà ben diversa.

Le mediocri prestazioni sociali della liberalizzazione

La prima constatazione riguarda i prezzi dei servizi ai consumatori. Ad eccezione del trasporto aereo e delle telecomunicazioni, nel 2003 l'aumento dei prezzi per questi servizi è stato superiore all'inflazione. I dati dell'UE dimostrano anche che nei settori coinvolti la diminuzione dei posti di lavoro è stata del 7,5%, pari cioè a 600.000 posti di lavoro.

Nel rapporto di valutazione viene illustrata dettagliatamente la produttività degli addetti nei settori di gas, elettricità e acqua. Nell'Europa dei 15 l'aumento della produttività per persona e ora tra il 1979 e il 1999 è stato del 3,3%. In questo periodo la liberalizzazione è stata praticamente ininfluenza. Il confronto con gli USA, suggerito dalla Commissione, dimostra che, in una situazione di maggior liberalizzazione, dal 1979 al 1990 si è verificato un aumento dell'1,3%. L'argomento secondo cui la liberalizzazione di questi servizi è un passo necessario per raggiungere gli obiettivi di competitività e di crescita definiti a Lisbona viene confutato da questi dati presentati dalla stessa Commissione.

Inoltre, secondo la Commissione, dall'apertura dei mercati dell'energia e dei trasporti non si è potuto riscontrare alcun significativo miglioramento per quanto riguarda la parità di trattamento sociale.

Il WTO e la commercializzazione dei servizi

La discussione sulla liberalizzazione dei servizi d'interesse generale è influenzata dall'Organizzazione Mondiale del Commercio WTO. I suoi principi sono fissati dall'Accordo generale sul commercio e i servizi (GATS), un testo che se venisse approvato spalancherebbe le porte al dumping sociale e alla distruzione dell'ambiente.

Ironia della storia, le fondamenta del GATS sono state gettate a L'Avana nel 1947. L'Organizzazione delle Nazioni Unite ONU si era riunita nella capitale cubana per sottoscrivere un documento volto a creare un'organizzazione mondiale per il commercio. Questo obiettivo non verrà mai raggiunto, ma il documento ha consentito più tardi la formulazione del GATT (Accordo Generale sulle Tariffe e il Commercio), che è stato ratificato da 33 Stati su iniziativa degli USA. Nel 1986 ha avuto inizio il cosiddetto Uruguay Round, e il tema del commercio e dei servizi è tornato all'ordi-



© Liechtenstein Bus Gesellschaft

Gas, trasporti pubblici ed elettricità: l'UE porta avanti l'apertura del mercato dei servizi di rete.

ne del giorno. L'obiettivo era la creazione di un'organizzazione permanente con ampi poteri, indipendente dalle strutture dell'ONU, che avrebbe dovuto accelerare un'ampia liberalizzazione dell'agricoltura, dei servizi, degli investimenti e della proprietà intellettuale.

L'Accordo di Marrakech è stato sottoscritto nel 1994 da 117 Stati e costituisce il fondamento dell'Organizzazione mondiale del commercio. Oggi il WTO ha 149 membri. A differenza delle altre organizzazioni dell'ONU, il WTO conduce le sue trattative a porte chiuse e non concede lo status di osservatore alle ONG, ai sindacati né ad altri rappresentanti della società civile. Tutti gli Stati firmatari della Convenzione delle Alpi fanno parte del GATS, per cui tutte le amministrazioni regionali e comunali ne sono coinvolte.

«Tutti i servizi in tutti i settori...»

Il primo articolo del progetto dell'accordo GATS precisa che «il termine di servizi comprende qualsiasi servizio in ogni settore» eccetto i servizi «forniti nell'esercizio dell'autorità governativa». Tra questi si intendono ad esempio le funzioni di sovranità – quali polizia, esercito, giustizia o stato civile. Nell'accordo non si trova alcun riferimento ai concetti di servizio pubblico o di servizio d'interesse generale. La garanzia dell'accesso ai servizi fondamentali, la parità di trattamento, la solidarietà, il principio di precauzione o la coesione sociale non sono riconosciuti da questo accordo.

È necessario comprendere che il GATS persegue una commercializzazione spinta delle attività umane che va ben oltre la semplice estensione del commercio dei servizi. I 12 settori e 163 sottosectori compresi nell'accordo riguardano sia l'educazione che i servizi ricreativi, culturali e sportivi, ma anche la sanità, la ricerca, il turismo, i trasporti, le telecomunicazioni, i servizi relativi all'ambiente come l'acqua e l'energia, o ancora le biotecnologie. Una misura legale presa a livello

nazionale, per ragioni sociali o ambientali, può dunque essere contestata e considerata una «barriera illegale al commercio», secondo la terminologia del GATS. Un esempio è il boicottaggio USA dei prodotti agricoli europei autorizzato dal WTO dopo che l'UE aveva vietato l'importazione di carne americana agli ormoni. Una decisione simile potrebbe senz'altro essere presa nel contesto di attività di servizi di interesse generale.

Con l'UE e il WTO la commercializzazione dei servizi di interesse generale ha trovato due autorevoli difensori. Si rammenti che le Parti contraenti della Convenzione delle Alpi nel protocollo Pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile si sono assegnate l'impegno fondamentale «di creare condizioni generali che permettano di rafforzare la capacità di agire degli enti territoriali conformemente al principio di sussidiarietà» e l'obiettivo «di tener conto (...) delle prestazioni d'interesse generale».



© CIPRA

© ATTAC



“Vendesi”.

L'acqua è un bene comune: fino a quando?

Telecomunicazioni: banco di prova dell'UE per l'apertura dei mercati.

Nel quadro comunitario i termini «servizi d'interesse generale» e «servizi d'interesse economico generale» sono utilizzati nella seguente accezione:

- il termine «servizi d'interesse generale» comprende servizi commerciali e non commerciali che le autorità pubbliche considerano di interesse generale e sottopongono a specifici obblighi di servizio pubblico;
- il termine «servizi d'interesse economico generale» si riferisce a servizi di natura economica che gli Stati membri o la Comunità sottopongono a specifici obblighi di servizio pubblico in virtù di un criterio di interesse generale. Il concetto di servizi d'interesse economico generale comprende dunque in particolare alcuni i servizi forniti dalle grandi industrie di rete, come i trasporti, i servizi postali, l'energia e le comunicazioni.

L'oro blu, un bene comune molto ambito

Il Po, il Reno, il Rodano e il Danubio nascono dalle Alpi. Le riserve d'acqua dolce delle Alpi svolgono un ruolo determinante per l'approvvigionamento idrico delle grandi pianure europee durante l'estate. L'oro blu è un bene comune che acquista un'importanza crescente nell'economia e la cui commercializzazione suscita lucrosi e interessati appetiti.



© CIPRA

L'acqua è implicitamente ed esplicitamente un diritto umano.

Red. Nel 2001 nella conferenza di Doha/Qatar i Ministri del commercio degli Stati membri del WTO hanno redatto una dichiarazione che attribuisce all'acqua lo status di bene commerciale. Essi hanno concordato di diminuire o eliminare le barriere tariffarie o non tariffarie per il commercio di beni e servizi ambientali, come appunto l'acqua. Il fatto che l'oro blu venga preso in considerazione nel quadro di questa conferenza del WTO evidenzia bene la sua importanza economica.

L'acqua, un diritto umano

Contrariamente a quanto deciso dai Ministri nella Risoluzione di Doha, l'acqua è implicitamente ed esplicitamente protetta come diritto umano dalla legislazione internazionale relativa ai diritti umani. Oltre a ciò, l'accesso all'acqua è esplicitamente oggetto di protezione nella Convenzione del 1979 contro la discriminazione delle donne e nella Convenzione sui diritti del bambino del 1989. Attualmente non esiste alcuna Convenzione mondiale sull'acqua, mancanza che è stata denunciata dal Social Forum di Porto Alegre del 2006.

All'interno dell'UE l'acqua è uno dei settori più regolamentati. «L'acqua non è un prodotto commerciale al pari degli altri, bensì un patrimonio che va protetto, difeso e trattato come tale». È in questi termini che inizia la Direttiva quadro sull'acqua dell'UE approvata dal Parlamento europeo nel 2000. In tale documento l'approvvigionamento idrico viene considerato un interesse generale.

Per quanto riguarda le Alpi, la Convenzione delle Alpi prevede che il tema «acqua» venga trattato in un apposito protocollo attuativo. Le Parti contraenti della Convenzione delle Alpi non si sono ancora decise a dare il via ai lavori, fatto che ha motivato la CIPRA a redigere con l'aiuto di un gruppo di esperti una proposta di testo. Tale proposta insiste sul fatto che l'approvvigionamento d'acqua in quantità sufficiente e di buona qualità sia un dovere fondamentale delle Parti contraenti. La Presidenza austriaca della Convenzione delle Alpi si è impegnata a mettere il tema all'ordine del giorno nel 2006.

Investimenti molto onerosi per l'attuazione

Gli investimenti necessari per consentire agli Stati membri di rispettare i contenuti della Direttiva quadro sull'acqua entrata in vigore nel 2000 sono enormi. L'UE ha già proposto di adottare la strada di un par-

tenariato pubblico-privato (PPP) basato sul libro verde del 2004, in modo da attivare più facilmente i fondi e le competenze necessarie.

Se le esigenze ambientali indicate dalla Direttiva quadro sono senza dubbio legittime, positive e anche ambiziose, il fatto che abbiano un carattere così normativo e tecnico pone una serie di problemi. In effetti la portata del compito, sia a livello tecnico che finanziario, costringe gli enti territoriali a stipulare contratti con imprese private, al fine di rinnovare i sistemi di approvvigionamento e di smaltimento entro le scadenze fissate dall'UE, entro cioè il 2015.

La privatizzazione dell'acqua come panacea?

Nella discussione sulla liberalizzazione in generale e dell'acqua in particolare, il mito della maggiore efficienza del settore privato rispetto al settore pubblico viene eretto ad assioma. Tuttavia lo stesso Fondo monetario internazionale, grande promotore della privatizzazione dei servizi di rete come l'acqua e l'energia nei paesi in via di sviluppo, è sempre più scettico.

Nell'ambito dell'UE la standardizzazione giuridica può portare ad un livello di esigenze tecnologiche che supera le capacità di gestione degli enti locali. Il rischio di privare gli enti locali del loro controllo sull'acqua non deve essere sottovalutato. Considerando la condizione di dipendenza dei consumatori, si dovrebbero definire delle rigorose condizioni quadro tali da evitare che gli investimenti siano scaricati in misura eccessiva sul prezzo ai consumatori, soprattutto se tutta o parte della gestione dell'acqua è in mano ad imprese private. L'esempio di Neufchâteau nei Vosgi/F ne è una chiara dimostrazione: il sistema di gestione e distribuzione dell'acqua è stato affidato ad una filiale di Vivendi nel 1990 con un contratto di 15 anni. Constatando dopo due anni che il prezzo dell'acqua era esageratamente alto, il comune ha cercato di rescindere il contratto, riuscendoci dopo 11 anni. Da quel momento una società comunale se ne occupa con successo.



© CIPRA

Anche la gestione dell'acqua viene chiamata in causa dalla severa Direttiva quadro sull'acqua dell'UE.

La lunga marcia degli oligopoli energetici

Le Alpi rappresentano non solo la riserva idrica d'Europa, ma anche la batteria per l'approvvigionamento energetico. Una nuova situazione di oligopolio sta sorgendo nel mercato europeo sotto la pressione delle grandi società elettriche. La liberalizzazione pone da un lato il problema della continuità dell'approvvigionamento per consumatrici e consumatori, dall'altro la questione della manutenzione delle installazioni e della loro sicurezza.

Red. L'accesso all'energia è un diritto fondamentale. Anche se oggi nelle Alpi l'accesso all'elettricità è garantito alla grande maggioranza degli utenti, le condizioni quadro cambiano a causa dell'apertura dei mercati attualmente in corso. La privatizzazione pone la questione dell'accesso universale a questo servizio, anche nelle regioni cosiddette «non redditizie». Un terzo della popolazione alpina vive in zone rurali, per definizione meno attraenti per un operatore privato. Secondo la Direttiva europea sull'apertura del mercato dell'energia, gli Stati membri sono tenuti a creare condizioni quadro tali da garantire questo servizio d'interesse generale.

Il «libero» mercato ha bisogno di essere regolato dallo Stato

Gli Stati hanno atteso le prime esperienze di apertura dei mercati prima di intervenire. In Austria, ad esempio, all'inizio del 2006 si sono aperte le consultazioni su un pacchetto di legge volto a garantire la sicurezza dell'approvvigionamento agli utenti e una maggiore tutela dei consumatori. La modifica delle condizioni quadro dovrà anche facilitare la procedura per il cambiamento di operatore. In Germania, il primo Stato alpino ad avere aperto il suo mercato, solo nel 2005, con l'entrata in vigore della nuova legge sul settore energetico, è stata istituita un'istanza di regolazione per il controllo dei prezzi del gas e dell'elettricità. L'importanza di tali istanze è destinata ad aumentare, perché gli operatori di un certo rilievo saranno sempre meno numerosi nel mercato europeo dell'energia, con il conseguente rischio di mancanza di trasparenza e di accordi di cartello per prezzi eccessivi.

Dai monopoli pubblici agli oligopoli privati

Nell'UE si può osservare la formazione sempre più rapida di oligopoli. Secondo i dati dell'UE, le tre principali società elettriche europee – EDF, RWE ed EON – controllano il 75% della capacità di produzione di energia elettrica in Austria e in Italia, il 95% in Francia e in Slovenia e il 70% in Germania. In Svizzera il mercato non è ancora aperto, per quanto concerne le utenze private, ma la tendenza è la stessa. EDF ad esempio detiene il 40% delle azioni della più grande società elettrica della Svizzera.

La situazione di oligopolio internazionale è nuova per le autorità incaricate di assicurare un equo accesso ai

servizi d'interesse generale. La complessità delle partecipazioni incrociate al capitale di società multinazionali rende più complicato il lavoro di sorveglianza degli Stati. I rischi di manipolazione del mercato aumentano, sia per effetto di accordi tra gli operatori dominanti per stabilire il livello dei prezzi, sia per influenzare in modo concertato la quantità dell'offerta. L'IFIEC (International Federation of Industrial Energy Consumers) nel 2004 ha affermato che le disfunzioni del mercato dell'energia elettrica sono evidenti e che a causa dello sviluppo di monopoli la concorrenza è praticamente inesistente.

La manutenzione delle installazioni: un'importante questione

La liberalizzazione del mercato e le privatizzazioni mettono in evidenza una tendenza alla diminuzione degli investimenti da parte degli operatori del mercato dell'energia. EDF ad esempio, il principale esportatore europeo, nella prospettiva della privatizzazione dal 2002 ha ridotto ad un terzo il livello degli investimenti del gruppo. Questo calo degli investimenti appare problematico a lungo termine non solo per l'approvvigionamento, ma anche per la sicurezza. Le politiche di risparmio nella manutenzione di una centrale nucleare o di una diga rappresentano un'ipoteca sulla nostra sicurezza e su quella delle generazioni future.

Diversi livelli di liberalizzazione nelle Alpi

La velocità di apertura del mercato dell'elettricità nei Paesi alpini è molto variabile e rispecchia la cultura politica di ciascuno di essi:

- Liberalizzazione del mercato dell'elettricità per tutti gli utenti: Germania 1999, Austria 2001, Liechtenstein 2005.
- Liberalizzazione limitata ai grandi utenti: Italia 1999, Francia 2000, Slovenia 2004. Svizzera: nel 2002 rifiuto della legge sul mercato dell'elettricità attraverso un referendum popolare.



© CIPRA
I tre principali fornitori di energia elettrica – EDF, RWE ed EON – controllano la maggioranza del mercato.



© CIPRA
Nell'ottica della privatizzazione si investe di meno nelle infrastrutture.

Trasporti e coesione territoriale

Nella maggior parte dei Paesi alpini l'attaccamento degli abitanti ai sistemi di trasporto pubblico di proprietà statale è molto sentita e impregnata di storia nazionale. Assicurare un servizio pubblico adeguato e nello stesso tempo procedere alla liberalizzazione crea problemi ancora irrisolti. La coesione tra le città e le zone rurali viene messa alla prova.



Ogni giorno nell'UE i trasporti pubblici trasportano 150 milioni di persone.

Red. Il mercato dei trasporti pubblici terrestri, settore passeggeri, raggiunge nell'Europa dei 15 un valore di 100 miliardi di Euro all'anno. Ogni giorno vengono trasportate 150 milioni di persone e per assicurare questo servizio sono necessari 1,5 milioni di posti di lavoro. La Commissione Europea, per la quale solo un sistema liberalizzato può assicurare un trasporto efficace, cerca di accelerare il processo. In tale procedimento essa incontra però forti resistenze, che sostengono l'importanza del controllo statale, soprattutto per mantenere i servizi di interesse generale. Nelle Alpi sono particolarmente interessate le aree scarsamente popolate e quindi meno redditizie.

Il trasporto pubblico perde quote di mercato

L'efficienza dei servizi d'interesse generale nei trasporti terrestri nel settore passeggeri non si misura in rapporto all'ammontare della spesa pubblica, ma in base al rapporto tra i costi e le prestazioni nel contesto di un mercato distorto dal finanziamento del trasporto motorizzato privato. Il trasporto pubblico continua a perdere quote di mercato. All'interno dell'UE dal 1970 al 2001 la percentuale di mobilità individuale è passata dal 73,8% al 78,2%, mentre quella del trasporto pubblico terrestre è scesa dal 24,7% al 16%. In una prospettiva di lungo termine il settore pubblico è chiamato a definire le proprie priorità. In confronto al traffico individuale, il trasporto pubblico terrestre è nettamente più efficiente, sia a livello di sicurezza degli utenti, sia per quanto riguarda l'energia, la coesione territoriale, l'assetto del territorio e la qualità dell'aria. Gli Stati devono realizzare un sistema che assicuri durevolmente queste qualità.

L'UE regola la liberalizzazione

La Commissione Europea ritiene che per rendere più dinamico il settore dei trasporti pubblici non sia possibile senza la sua liberalizzazione. Nel 2000 essa ha presentato una proposta di regolamento molto liberale relativa ai servizi pubblici di trasporto passeggeri per ferrovia e su strada con l'obiettivo di stabilire un regime concorrenziale. Questo regolamento ha incontrato una grande resistenza ed è bloccato da cinque anni. Il testo viene attualmente rielaborato e la versione finale dovrebbe essere completata per l'inizio del 2007. Anche se già ora il settore pubblico può stipulare contratti per servizi d'interesse genera-

le sulla base di richieste d'offerta, il suo margine di manovra contro la formazione di monopoli e oligopoli di operatori privati è ancora piuttosto limitato.

Nessuna soluzione capace di garantire compensazioni efficaci

Il modello «tutto Stato» non era privo di difetti, sia per la pesantezza delle strutture che per la trasparenza e l'efficienza. Con la regolamentazione dell'UE il settore pubblico avrà la possibilità di continuare a gestire i sistemi di trasporto e di definire quali servizi d'interesse generale devono essere garantiti, ma sarà messo sotto pressione per effetto della concorrenza. Questo aspetto deve essere considerato nel contesto della regionalizzazione in corso in Europa, che porta ad avvicinare il processo decisionale agli utenti, affidando maggiori competenze alle autorità regionali e locali. In confronto ai monopoli statali, questo sistema perde la capacità di mettere in atto compensazioni tra attività redditizie e non redditizie all'interno di una stessa struttura. Questo rende impossibile una tariffazione sociale uguale per tutti, in cui le prestazioni non dipendono dalla loro redditività. Delocalizzare le competenze, senza dare alle autorità i mezzi per far fronte ai propri obblighi in termini di servizi d'interesse generale, non può certo essere il toccasana di tutti i problemi. Gli Stati centrali sono posti di fronte ad un problema che non ha ancora una risposta, come hanno affermato i Ministri europei dei trasporti nel 2004 in occasione di una tavola rotonda organizzata su questo tema nell'ambito dell'OCSE.

A rischio la coesione territoriale

Nel 2003, circa il 25% del mercato del trasporto pubblico terrestre dell'UE era aperto alla concorrenza. Le legittime aspettative degli utenti e l'imperativo della redditività delle imprese di trasporto private non si conciliano sempre, soprattutto in aree a bassa densità di abitanti. In queste regioni non ci sarà alcuna concorrenza tra pubblico e privato per l'evidente mancanza di redditività. Il controllo democratico sarà quindi determinante nella prospettiva di assicurare a lungo termine la coesione territoriale tra i centri urbani e le aree rurali.



Il trasporto pubblico perde quote di mercato.

Pressione sui servizi sanitari

Le statistiche dell'UE evidenziano che la percentuale del PIL (Prodotto Interno Lordo) assorbita dai costi per la sanità nei Paesi alpini varia tra il 7 e l'11%. L'importanza economica di questo settore è in aumento. In termini di posti di lavoro, in Europa circa il 10% degli occupati sono legati alla sanità.

Red. Si tratta di un mercato atipico, poiché è basato sui principi di solidarietà e di benessere sociale, e finora non è stato completamente sottoposto alla legge del libero mercato.

La Carta dei diritti fondamentali dell'UE del 2000 afferma che «ogni persona ha il diritto di accedere alla prevenzione in materia sanitaria e di ottenere cure mediche nelle condizioni stabilite dalle legislazioni e prassi nazionali». Nelle considerazioni dell'UE sui servizi d'interesse generale contenuti nel Libro verde del 2003 i servizi sanitari sono trattati in modo piuttosto prudente. Effettivamente tali servizi vengono gestiti in modo diverso tra i diversi Stati membri e, in quanto conquista sociale, sono fortemente ancorati ai valori collettivi nazionali.

La situazione finanziaria dei sistemi sanitari è tuttavia estremamente precaria in tutti gli Stati membri. La risposta a questo problema, come sempre quando le finanze pubbliche si trovano in difficoltà, consiste nel lasciare libero corso alla concorrenza. La tendenza

consiste, ad esempio in Germania, nel privatizzare gli ospedali pubblici. La sostenibilità finanziaria del sistema sanitario è una delle strategie dell'UE. Ma cosa ne sarà dell'accessibilità e della qualità, gli altri due elementi portanti della strategia UE in materia di sanità? Qui, come anche nel settore dei servizi di rete come i trasporti o l'acqua, i gruppi sociali svantaggiati e le zone scarsamente popolate potrebbero fare le spese dell'apertura del mercato. In un'ottica di privatizzazione, solo i servizi redditizi offriranno una qualità adeguata e un'accessibilità sufficiente.

Le esperienze negli USA dimostrano tuttavia che, anche in un contesto di commercializzazione della sanità, i costi possono esplodere. Essi rappresentano oggi il 15% del PIL, il 6% in più della media UE: e questo nonostante 40 milioni di americani, il 13% della popolazione, siano privi di copertura sanitaria.

© Mobilier Hiltsdienst Feldkirch



Anche l'invecchiamento della popolazione contribuisce alla crescita costante del mercato della sanità.

Telecomunicazioni: laboratorio di liberalizzazione nell'UE

Il settore delle telecomunicazioni in Europa costituisce il banco di prova della liberalizzazione. La Relazione sulla situazione nel settore dei servizi di telecomunicazione della Commissione Europea pubblicata nel 1992 apriva già il mercato delle telecomunicazioni alla concorrenza.

Red. Due anni più tardi il Libro verde sulla liberalizzazione delle infrastrutture di telecomunicazione e delle reti televisive via cavo fissava le scadenze. Il 1° gennaio 1998 la Commissione e il Consiglio stabiliscono la liberalizzazione totale dei servizi di telefonia vocale. In brevissimo tempo il servizio di interesse generale delle telecomunicazioni viene completamente sottratto agli Stati membri, senza che essi si oppongano. Solo la rete fissa viene considerata un servizio di interesse generale e regolamentata a livello nazionale. Gli altri mercati della comunicazione elettronica sono unicamente soggetti al diritto della concorrenza.

La Commissione segue attentamente l'evoluzione del mercato per verificare se la concorrenza opera liberamente. Nel febbraio 2006 pubblica, insieme agli Stati membri dell'UE, un'analisi economica sulla concorrenza nei mercati della comunicazione elettronica e la verifica dei progetti di regolamentazione nazionali che contribuiscono alla liberalizzazione dei mercati.

Solo gli operatori, la cui posizione di mercato è così forte da impedire ai consumatori di beneficiare pienamente dei vantaggi della liberalizzazione delle telecomunicazioni, sono sottoposti a questi regolamenti.

Il risultato dell'analisi dimostra che alla fine del 2005 il mercato non è ancora «maturo». L'UE ha definito 18 mercati di comunicazione elettronica, come l'accesso alla rete telefonica pubblica, il servizio telefonico internazionale, i servizi di radiodiffusione ecc. Questi mercati vengono analizzati nei 25 Stati membri, per cui risultano un totale di 450 mercati da controllare. In 16 Stati membri si è constatata una mancanza di concorrenza effettiva in uno o più dei 18 mercati di comunicazione elettronica definiti dall'Unione Europea. In 5 è stata rilevata una concorrenza solo parziale in uno o più di questi mercati. Dei 152 mercati analizzati (sul totale di 450), 123 non erano concorrenziali, 10 lo erano parzialmente e solo 19 completamente.

© CIPRA



C'era una volta una cabina telefonica...

Libro bianco

Comuni fuori GATS



© www.stopgats.ch

Red. L'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO) ha iniziato nel 1986 i lavori per la formulazione dell'Accordo generale sul commercio e i servizi (GATS). Alla fine del 2002 alcuni deputati francesi si rendono conto che il GATS minaccia il diritto degli enti locali di tutelare gli interessi e le aspettative della popolazione.

Essi decidono allora di passare all'azione: il Consiglio comunale di Echirolles, un comune di 30.000 abitanti nella regione di Grenoble, viene a conoscenza degli sviluppi della discussione all'interno del WTO sull'accordo GATS e si dichiara «Zona fuori GATS». Nel 2003

Convenzione delle Alpi, Protocollo Pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile

Articolo 9: I piani e/o programmi territoriali e di sviluppo sostenibile comprendono [...]

1.a) misure atte ad assicurare alla popolazione locale un'offerta di lavoro soddisfacente e la disponibilità di beni e servizi necessari allo sviluppo economico, sociale e culturale e a garantire pari opportunità.

il sindaco di Echirolles conferma davanti al Consiglio comunale che tale iniziativa «è in accordo con il compito dei rappresentanti del Consiglio di denunciare un metodo antidemocratico e di mettere la popolazione al corrente di quello che si sta preparando dietro le quinte».

Da questo comune francese si è nel frattempo sviluppato un movimento globale di dimensioni inaspettate. In Europa più di 1.000 comuni si sono già dichiarati «fuori GATS», tra i quali anche le tre più grandi città della Svizzera – Zurigo, Ginevra e Basilea – così come la capitale austriaca Vienna.

Questa rete vuole ottenere il blocco delle trattative attualmente in corso sul GATS, che si prefiggono la privatizzazione dei servizi d'interesse generale nella più vasta accezione per soddisfare i desideri delle società multinazionali attive nel settore dei servizi. Le sue richieste sono di non smantellare i servizi pubblici e di non applicare l'accordo, nel caso in cui questo venga sottoscritto nell'ambito del WTO.

Libro nero

Baviera: i trasporti ferroviari regionali in declino



© www.pro-bahn.de

Alcuni settori del trasporto ferroviario regionale pagano le conseguenze della privatizzazione delle Ferrovie tedesche.

Anche se il Governo federale e il Bundestag prenderanno una decisione sull'ingresso in borsa delle ferrovie tedesche Deutsche Bahn AG solo all'inizio dell'estate prossima, la privatizzazione condotta nel 1994 si fa già sentire sulla vita quotidiana delle viaggiatrici e dei viaggiatori. L'intenzione dichiarata dalla DB AG di smantellare entro il 2010 l'8% dei 65.000 km complessivi di binari e un quarto di tutti gli scambi e gli incroci crea strozzature oggettive. Già ora a causa della mancanza di binari di sorpasso e di precedenza è seriamente compromessa la capacità di reazione in caso di guasti o incidenti.

Le rendite da capitale richieste dalla borsa possono essere raggiunte solo attraverso una radicale diminuzione delle proprie immobilizzazioni. Nel Land della Baviera questo riguarda in particolare le linee regionali. Tra Murnau e Oberammergau si può fin da ora avere un'esperienza diretta di cosa sia la ferrovia «di

borsa»: è vero che sono stati rimodernati 10 km di binari obsoleti, ma solo dopo anni di rinvii e solo grazie alle massicce sovvenzioni federali e del Land. Il bilancio risulta comunque tutt'altro che positivo: è stata soppressa la possibilità di incrocio presso Altenau, i binari un tempo numerosi a Oberammergau sono stati ridotti ad un unico binario di attestamento. Da allora da Oberammergau non transita più nessun treno speciale. La DBAG ha venduto con lautissimi profitti i terreni resi liberi ad un'immobiliare. Nel centro turistico di Oberammergau hanno chiuso lo sportello della biglietteria, così come la sala d'attesa. Anche l'aumento della velocità sulla tratta – i 24 km vengono percorsi in 40 minuti – annunciato da anni e urgentemente necessario, è stato congelato. Questo modello di gestione aziendale di «ferrovia integrata» garantisce profitti sicuri alla DB, in quanto la sua proprietà dell'infrastruttura costituisce il pegno manuale che consente la richiesta di sovvenzioni sotto la minaccia di chiusura della tratta. A perderci sono i passeggeri, che vengono privati una ferrovia regionale confortevole ed efficiente. Un programma capace di futuro consisterebbe nel lasciare in mano pubblica la proprietà dell'infrastruttura ferroviaria regionale e farla gestire al meglio sotto la responsabilità regionale.

Fonte: PRO BAHN Oberbayern e.V., www.pro-bahn.de

Convenzione delle Alpi, Protocollo Trasporti

Articolo 10: 1. 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 economica e turistica del territorio alpino, le Parti contraenti, nell'ambito delle loro competenze, sostengono: **e)** il maggiore utilizzo della ferrovia e la creazione di sinergie orientate all'utenza nel trasporto passeggeri a lunga distanza, regionale e locale.

Risoluzione sulla ferrovia di base Torino – Lione

Approvata nella riunione della Presidenza della Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi CIPRA il 21 gennaio 2006 a Schaan/Liechtenstein.

Red. Nell'accordo internazionale tra lo Stato italiano e quello francese sulla costruzione della linea ferroviaria Lione-Torino le due Parti si sono poste l'obiettivo di aprire al traffico il tunnel tra il 2012 e 2015. Per confronto, il tunnel del Gottardo, di lunghezza paragonabile e per il quale i lavori sono iniziati nel 1999, verrà probabilmente inaugurato tra il 2015 e il 2016.

Sul versante italiano e su quello francese sono intanto iniziate le perforazioni di sondaggio. La prospettiva dell'apertura del cantiere ha portato alla mobilitazione della popolazione della Valle di Susa contro la costruzione del nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione. Le critiche che il movimento della Val Susa ha esposto nei confronti del progetto sono rilevanti, e richiedono risposte politiche e approfondimenti tecnici ed economici sul progetto alle due parti della frontiera. In particolare, la compattezza della protesta ha evidenziato come il processo decisionale abbia eluso le necessarie fasi di partecipazione delle comunità e delle istituzioni locali interessate dall'opera.

RISOLUZIONE SULLA NUOVA FERROVIA DI BASE TORINO-LIONE PER IL TRASPORTO FERROVIARIO DELLE MERCI TRA FRANCIA E ITALIA

La CIPRA-Internazionale

1. Esprime solidarietà alle popolazioni della Val Susa, e chiede che le autorità italiane e francesi attivino adeguate misure di trasparenza e coinvolgimento delle comunità locali relativamente al progetto di nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione;
2. Nello spirito della Convenzione delle Alpi, considera prioritario il trasferimento del traffico merci da strada a ferrovia e, per questa ragione, non è contraria «a priori» ad una nuova ferrovia Lione-Torino, ma subordina ogni valutazione alla definizione di obiettivi chiari, credibili e vincolanti di trasferimento del trasporto merci da gomma a ferro, da perseguire attraverso misure fiscali, incentivi economici e regolazioni del traffico;
3. Allo stesso modo, chiede alle autorità francesi e italiane di rinunciare definitivamente ad ogni ipotesi di realizzazione di nuova viabilità transalpina, incluso il raddoppio dei tunnel stradali del Frejus e del Monte Bianco, e chiede inoltre un impegno ad investire su servizi di mobilità ferroviaria coerenti con un obiettivo di effettivo abbandono del mezzo stradale, nell'obiettivo generale di ridurre la quota stradale di traffico sulle lunghe distanze;
4. Esprime dubbi sul fatto che le previsioni di traffico giustifichino l'allocazione di notevoli risorse per un investimento che comunque non sarà operativo, nella migliore delle ipotesi, prima del 2025, mentre forti criticità richiedono garanzie di investimenti improrogabili sui nodi e sui tratti più congestionati delle reti ferroviarie, oltre che sui servizi necessari a rendere competitivo ed affidabile il trasporto di passeggeri e merci;
5. Ritiene che la messa in cantiere di un progetto così impegnativo debba essere subordinata ad una più approfondita e aggiornata verifica tecnica, ambientale ed economica, che sia affidata in modo trasparente e pubblico ad esperti internazionali.

Dominik Siegrist, presidente CIPRA-International



Stefan Köhler

Presidente CIPRA-Germania

Patrick la Vaguerèse

Presidente CIPRA-Francia

Damiano Di Simine

Presidente CIPRA-Italia

Wolfgang Nutt

Presidente CIPRA-Liechtenstein

Jernej Stritih

Presidente CIPRA-Slovenia

Norbert Weixlbaumer

Presidente CIPRA-Austria

Roman Zanon

Presidente CIPRA-Sudtirolo

Monika Suter, Christine Neff

Copresidentessa CIPRA-Svizzera



Le autorità locali coinvolte sono contrarie alla costruzione del tunnel di base Torino-Lione.



Val di Susa: la più grande mobilitazione della storia contro un'infrastruttura di trasporto nelle Alpi.

Poche novità dal fronte della Convenzione delle Alpi

Per la prima volta nella storia della Convenzione delle Alpi le Parti contraenti sono chiamate a dimostrare come procede l'attuazione del trattato internazionale. Un'operazione questa che li vede in grande difficoltà. Intanto la Francia sta cercando di scardinare il protocollo Trasporti dalla porta di servizio. E la dichiarazione «Popolazione e cultura, da lungo attesa, rischia di diventare un disastro».



© CIPRA

Nella sua funzione di presidente della Conferenza delle Alpi il Ministro dell'ambiente austriaco Pröll avrà ancora molto da fare.

Red. Nel 2005 per la prima volta, e in seguito ogni quattro anni, le Parti contraenti dovranno rendere conto di come hanno messo in pratica gli impegni derivanti dalla Convenzione delle Alpi e dai relativi protocolli attuativi. Diverse Parti contraenti non lo hanno fatto entro i termini prescritti, oppure non in tutte le lingue della Convenzione. E alla chiusura redazionale di questo CIPRA-Info il Principato di Monaco non ha ancora presentato alcun rapporto, nonostante la scadenza fosse fissata per la fine di agosto.

Convenzione delle Alpi – sconosciuta da amministrazioni e tribunali

La presentazione di resoconti sul mantenimento degli impegni della Convenzione delle Alpi offre ogni quattro anni agli Stati alpini e all'UE l'opportunità di dimostrare quali risultati hanno raggiunto. Nello stesso tempo si deve discutere in modo possibilmente aperto delle carenze nell'attuazione e cercare il modo di superarle. Tali carenze si evidenziano ad esempio nel fatto che solo nel caso dell'Austria, e in parte della Slovenia, si è a conoscenza di sentenze di tribunali e decisioni di autorità che si rifacciano esplicitamente alla Convenzione delle Alpi e ai suoi protocolli. Questo dimostra che le disposizioni normative, in vigore in quasi tutti gli Stati, sono ancora in gran parte sconosciute presso le amministrazioni e i tribunali, a cui compete l'applicazione delle leggi.

Il Comitato di verifica, preposto alla valutazione dei rapporti, è in arretrato con il proprio lavoro. Questo dipende da una parte dalla tardiva presentazione dei rapporti, dall'altra il Segretariato permanente continua ad essere in carenza di organico, per cui svolge i suoi compiti con grave ritardo.

A ciò si aggiunga che la procedura per una rendicontazione così esauriente sulla Convenzione e gli otto protocolli attuativi rappresenta un terreno completamente vergine per le Parti contraenti. Per l'opinione pubblica e le organizzazioni osservatrici la presentazione dei rapporti offre tuttavia un'ottima opportunità di tracciare un bilancio. La CIPRA si impegnerà dunque affinché i rapporti non vengano semplicemente fatti sparire in un cassetto, ma diventino un fondamento per migliorare e applicare la Convenzione delle Alpi.

La Francia minaccia il protocollo trasporti

La CIPRA, insieme ad altre organizzazioni, si è impegnata affinché la sottoscrizione del protocollo Trasporti da parte dell'UE non venga come previsto cancellata dall'elenco delle priorità. Questa mobilitazione ha avuto successo, ma adesso è necessario far pressione sulla Presidenza austriaca, affinché il Consiglio decida ora di sottoscrivere realmente il protocollo. I protocolli Energia, Difesa del suolo e Turismo sono stati sottoscritti dall'UE il 9 gennaio 2006.

Il protocollo Trasporti sta incontrando la resistenza della Francia, che l'anno scorso ha ratificato tutti i protocolli ancora in sospeso. Per la ratifica del protocollo Trasporti la Francia ha però espresso una serie di riserve, che mettono sostanzialmente in discussione la possibilità di applicare il protocollo. La CIPRA ha protestato con una lettera alla Ministra dei trasporti francese e ha esortato i Ministri dei trasporti delle altre Parti contraenti del protocollo Trasporti ad intervenire presso la Francia. Il Ministro dell'ambiente austriaco Josef Pröll, attualmente presidente della Conferenza delle Alpi, ha risposto alla CIPRA che l'Austria «presterà la massima attenzione affinché gli impegni del protocollo Trasporti non vengano indeboliti o addirittura abrogati». Anche i Ministri dell'ambiente del Liechtenstein e della Germania in una lettera alla CIPRA hanno espresso preoccupazione su quanto sta avvenendo in Francia.

Popolazione e cultura continuano ad essere trascurate

Per il tema «Popolazione e cultura» le Parti contraenti della Convenzione delle Alpi prevedono una dichiarazione politica invece di un protocollo giuridicamente vincolante. L'attuazione della dichiarazione deve tuttavia essere verificata dal Comitato di verifica. La bozza di dichiarazione ora disponibile presenta uno spirito conservativo e non è assolutamente moderna e orientata al futuro. Sono inoltre presenti numerose formulazioni del tipo «salutiamo con favore», «ricognosciamo» o «ci sforziamo», che rendono la verifica praticamente impossibile. Perciò la CIPRA ha elaborato e presentato agli Stati una dichiarazione basata su un'impostazione più attuale e vincolante. Una decisione verrà presa dalla Conferenza dei Ministri del novembre 2006.



© CIPRA

Le riserve della Francia sul protocollo Trasporti mettono in pericolo i progressi della Convenzione delle Alpi.

I comuni mettono in pratica il «Futuro nelle Alpi»

La Fondazione svizzera MAVA per la protezione della natura finanzia la Rete di comuni «Alleanza nelle Alpi» per la realizzazione di un progetto che fa seguito a «DYNALP». Potranno così essere messe in pratica le conoscenze derivanti dal progetto della CIPRA «Futuro nelle Alpi».

Red. La Fondazione MAVA sostiene la Rete di comuni con 1,275 milioni di Euro per un periodo di tre anni con l'obiettivo di attuare i risultati del progetto «Futuro nelle Alpi». Le conoscenze di «Futuro nelle Alpi» troveranno così un'applicazione diretta nel lavoro di base di un gran numero di comuni in diversi Paesi.

Il primo progetto Dynalp della Rete di comuni «Alleanza nelle Alpi» è stato finanziato con fondi Interreg III B e si concluderà nel giugno 2006. A quel momento il progetto della CIPRA «Futuro nelle Alpi» potrà avvalersi di risultati molto concreti ottenuti dalla valutazione delle sei domande del progetto (si veda il riquadro).

La Convenzione delle Alpi in concreto

Il progetto che fa seguito a DYNALP si pone, come già «DYNALP I», l'obiettivo di mettere in pratica i protocolli della Convenzione delle Alpi. Attraverso il nuovo progetto il collegamento in rete dei comuni verrà ulteriormente intensificato. Le attività previste sono essenzialmente progetti nei comuni, così come manifestazioni comuni, iniziative e strumenti volti a promuovere il collegamento in rete.

L'elemento centrale, e maggior voce di bilancio, di DYNALP² è costituito dai progetti nei comuni, poiché essi forniscono un contributo concreto all'attuazione dei protocolli della Convenzione delle Alpi e delle conoscenze ottenute con «Futuro nelle Alpi». Verranno finanziati fino al 50% progetti per un ordine di grandezza compreso tra 20.000 e 40.000 Euro. L'accesso ai contributi per i progetti sarà riservato ai comuni membri della Rete di comuni «Alleanza nelle Alpi».

Manifestazioni, escursioni, scambio

Le decisioni sull'assegnazione dei contributi ai progetti devono essere prese precocemente, in modo che i comuni abbiano molto tempo a disposizione per l'attuazione dei loro progetti. I progetti verranno selezionati dalla stessa giuria che ha scelto i vincitori del concorso organizzato nell'ambito di «Futuro nelle Alpi». Le manifestazioni per lo scambio di esperienze rivestono un'enorme importanza per il lavoro nei comuni. Nelle fasi iniziali della Rete di comuni tali incontri avevano un carattere piuttosto generico e servivano più che altro alla costruzione della Rete e a conoscersi reciprocamente. Più tardi gli incontri sono stati programmati tematicamente, mentre nell'ambito di DYNALP si sono organizzati «seminari cluster» orientati alle esigenze specifiche dei comuni più attivi. Nel progetto seguito DYNALP², tali seminari tematici specifici, così come le escursioni, avranno un ruolo di primaria importanza. Oltre alle piccole iniziative, come i seminari e le escursioni, sono previsti due o tre grandi convegni a livello alpino quali momenti di riflessione sui temi principali del progetto.

Manifestazione di partenza il 20 maggio 2006

La manifestazione di partenza di DYNALP² si svolgerà contemporaneamente alla manifestazione conclusiva di DYNALP e al convegno della CIPRA/Futuro nelle Alpi del 18-20 maggio 2006 a Bad Hindelang/D. In questo convegno sabato 20 maggio verranno presentati i risultati della ricerca di conoscenze di «Futuro nelle Alpi», in modo che i comuni possano qui ottenere le prime idee e i primi spunti.



© Biosphärenpark Großes Walsertal

DYNALP² mette in pratica, ad esempio nelle aree protette, le conoscenze ottenute con «Futuro nelle Alpi».

Le seguenti sei domande costituiscono il fondamento tematico del progetto di gestione del sapere «Futuro nelle Alpi»:

1. Come possono essere utilizzate vantaggiosamente le catene di produzione e servizi con un'alta creazione di valore aggiunto regionale?
2. Cosa spinge le persone ad abitare nelle Alpi, 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 la mobilità e lo 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 decisionali 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 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?

Climalp: iniziative su tutto l'arco alpino per promuovere la costruzione di case a basso consumo energetico

Il progetto climalp della CIPRA promuove non solo le case passive, ma in generale le tecniche costruttive e gli interventi di risanamento energeticamente efficienti realizzati con legno regionale.



© Projektfabrik Walldorf

Il rifugio Schiestlhaus, il primo costruito in base ai criteri di una casa passiva, sull'Hochschwab/A a 2153 metri.

Red. Da un anno nella maggior parte dei Paesi alpini sono in corso iniziative per diffondere e mettere in pratica le conoscenze raccolte nel 2004 e pubblicate in quattro lingue come rapporto e come sito Internet. Il progetto è sostenuto dal Principato del Liechtenstein, da diverse fondazioni private e da altri enti finanziatori nei diversi Paesi alpini.

Prima di passare a questa fase ha dovuto essere costruita una rete di moltiplicatori. In cooperazione con le rappresentanze nazionali della CIPRA questo obiettivo è stato raggiunto rapidamente – oggi sono disponibili circa 2.000 indirizzi distribuiti su tutto il territorio alpino. I responsabili di climalp hanno inoltre elaborato dettagliatamente le condizioni quadro giuridiche e le opportunità di sostegno relative alle tecniche costruttive a basso consumo energetico realizzate con legno regionale.

Grazie ai contatti allacciati in Italia, Francia e Austria si sono già potute svolgere le prime manifestazioni informative con un'alta partecipazione di operatori e interessati.

Nell'ambito di uno scambio internazionale di esperienze, svolto nel gennaio 2006 a Schaan/FL, i responsabili di climalp hanno discusso delle fasi successive del progetto e hanno cercato di intensificare le opportunità di cooperazione. È emerso che i programmi per il 2006 e gli anni seguenti sono talvolta molto differenziati, esattamente come erano diverse le rispettive situazioni di partenza e le condizioni quadro. Oltre alle escursioni e alle manifestazioni nazionali e internazionali, sono ad esempio previsti un concorso o la fondazione di «Gruppi di esperienza». È emerso da parte di tutti i partecipanti il riconoscimento che i diversi Club alpini potrebbero essere partner interessati di climalp. Nel campo del risanamento e della costruzione di rifugi alpini si cela un grande potenziale per le tecniche costruttive energeticamente efficienti con legno regionale, come dimostrano alcuni esempi realizzati con successo in Austria e in Svizzera.

Info: <http://www.climalp.info> (de/fr/it/sl)

Chambéry è la Città alpina dell'anno 2006

In qualità di «Città alpina dell'anno 2006» la città francese di Chambéry si confronta con la sfida di far vedere come gli obiettivi della Convenzione delle Alpi e dello sviluppo sostenibile si possano attuare e riempire di vita in una città.



© Chambéry Promotion

Si inizia a Chambéry: L. Besson, sindaco di Chambéry, H. Buhl, sindaco di Sonthofen (Città alpina 2005), C. Patron presidentessa del Comitato per la Città alpina dell'anno.

Red. A tale scopo Chambéry offre un ricco programma di manifestazioni e attività internazionali e regionali nel corso di tutto l'anno.

Una giuria internazionale, composta da membri delle organizzazioni alpine Comunità di lavoro delle Città alpine, CIPRA-International e Pro Vita Alpina, definisce ogni anno la Città alpina dell'anno. Per il 2006 la scelta ha premiato Chambéry, una città che da molti anni si è messa al servizio delle montagne, in quanto essa è sede di numerose associazioni attive a livello alpino e organizza manifestazioni sul tema delle montagne. La giuria è rimasta particolarmente impressionata dall'impegno di Chambéry per le aree protette. Uno dei momenti culminanti sarà l'inaugurazione della «Casa delle aree protette e delle montagne» nell'estate prossima, che sarà integrata da un convegno internazionale sul tema delle aree protette vicine alle città.

Il 15 giugno l'associazione alpina degli architetti e degli ingegneri organizzerà un convegno specialistico dedicato ai pericoli naturali nelle regioni di montagna. Altri momenti internazionali del programma sono un incontro di esperti sul tema del bosco di montagna a giugno, una conferenza degli eletti delle regioni di montagna d'Europa l'8 giugno, che sarà dedicata alla cooperazione tra le regioni montane, e il Festival dei mestieri di montagna dal 23 al 26 novembre. Un altro contributo a lungo termine è l'Enciclopedia delle Alpi pubblicata a novembre dall'editrice Glénat.

Seconda Città alpina francese, Chambéry è già la nona Città alpina dell'anno, che succede a Villach/A, Belluno/I, Maribor/SI, Bad Reichenhall/D, Gap/F, Herisau/CH, Trento/I e Sonthofen/D.

*Info: www.mairie-chambery.fr (fr),
www.cittaalpina.org (de/fr/it/sl)*

La sorella piccola della CIPRA

Nel variegato gruppo delle CIPRA nazionali è attiva, quale unica rappresentanza regionale, anche la CIPRA-Südtirol, costituita dall'associazione federale «Dachverband für Natur- und Umweltschutz» (Federazione protezionisti sudtirolesi) fondata nel 1982.

Dopo la fondazione ci sono stati subito i primi contatti con la CIPRA. Già nel 1984 il Dachverband è diventato l'indirizzo di contatto per l'Italia, nel 1986 ha fatto seguito l'adesione come comitato regionale. Quando sei anni più tardi si è giunti alla costituzione della CIPRA-Italia, sembrava fosse finita l'esperienza della CIPRA-Südtirol. Ma una norma specifica ha consentito al Dachverband di rimanere un membro diretto della CIPRA.

Il microcosmo del Sudtirolo

La CIPRA-Südtirol è attiva in un microcosmo alpino: il territorio è abitato da persone di lingua madre tedesca, italiana e ladina; sono presenti aree viticole dall'aspetto mediterraneo e ambienti d'alta montagna, aree a cultura urbana e tipica vita rurale, agricoltura di montagna e industria high-tech. Tutto ciò, oltre ad un'ampia autonomia politica all'interno dell'Italia, fa della piccola Provincia sudtirolese di neppure mezzo milione di abitanti un fiorente Stato nello Stato – con tutti i connessi vantaggi e svantaggi.

Mentre la CIPRA-International si muove sul piano diplomatico, e le CIPRA nazionali tengono d'occhio l'operato dei rispettivi Governi, la CIPRA-Südtirol è una normale associazione ambientalista che svolge un lavoro di base e quando è il caso sa anche scendere in strada. Con più di una dozzina di associazioni aderenti, le attività della CIPRA-Südtirol si estendono dall'albero che rischia di essere abbattuto, alla battaglia contro un centro di sport a motore fino al progetto di tunnel di base del Brennero. Nella sinfonia delle CIPRA quella del Sudtirolo è la sorella piccola e temeraria, che prende i politici in parola e snida i devastatori dell'ambiente. E se non bastano le parole, si passa all'azione: infatti la CIPRA-Südtirol ha da sempre avviato azioni legali per reati ambientali contro l'amministrazione provinciale.

Rischio e opportunità nello stesso tempo

Qui siamo al vero problema della CIPRA-Südtirol. Cosa possono fare gli ambientalisti in un paese che

nuota nel denaro, il cui Governatore esercita un potere autocratico da oltre 15 anni e ha l'evidente obiettivo di cementificare l'intero paese, le cui cittadine e i cui cittadini solo ora iniziano lentamente a svegliarsi da un lungo letargo e a capire che devono prendere nelle proprie mani la difesa del loro paese natale? Già venti anni fa un saggio rappresentante della CIPRA aveva detto che la mancanza di denaro è la miglior difesa dell'ambiente. I fondi però sono ancora sufficienti per dotare ogni paese di una grandiosa circonvallazione, per raggiungere con una strada ogni alpeggio, per trasformare ogni pendio in una pista da sci, per concedere ad ogni rivolo d'acqua la propria centrale idroelettrica. Mentre dall'altra parte il trasporto pubblico vivacchia tra gli stenti.

Il piccolo Sudtirolo decade sempre più a perfetta scenografia, a «villaggio Potemkin» di vuote facciate. Al sacro mondo evocato dalla pubblicità ipersovvenzionata, fatto di turismo, dello speck e delle mele, si contrappongono lo sfruttamento selvaggio del paesaggio e l'aria sempre più inquinata. D'inverno le città di Bolzano, Merano, Bressanone, Brunico (e alcune altre) sono spesso chiuse al traffico per il superamento dei limiti delle polveri fini, mentre sull'autostrada del Brennero, la principale fonte di emissioni lineare, si può continuare ad appestare l'aria. In alcuni comuni turistici l'aria di montagna potrebbe rivelarsi per nulla migliore di quella della metropoli da cui provengono molti dei turisti in cerca di pace e aria buona.

In Sudtirolo si concentrano in piccolo tutti i problemi che la CIPRA deve affrontare in un ambito più vasto. La CIPRA-Südtirol sta costantemente al passo dei tempi, conosce le opportunità e i rischi della vita nelle Alpi di prima mano. E si trova decisamente bene tra le CIPRA «più grandi» – come se fosse la sorella più piccola.

CIPRA-Sudtirolo c/o Dachverband für Natur- und Umweltschutz, Kornplatz 10, I-39100 Bozen, Tel.: 0039-0471 97 37 00, Fax: 0039-0471 97 67 55, e-mail: info@umwelt.bz.it, web: www.umwelt.bz.it



Romano Zanon, presidente della CIPRA-Südtirol



Klaus Prokopp, direttore della CIPRA-Südtirol



Iniziativa contro la costruzione di un centro di sport a motore e di guida sicura nell'Ischia Frizzi vicino a Bolzano.

Membri:

Alpenverein Südtirol, Lia per Natura y Usanzas, Arbeitsgemeinschaft für Natur- und Umweltschutz Puster- tal, Südtiroler Gesellschaft für Gesundheitsförderung, Arbeitsgemeinschaft für Vogelkunde und Vogelschutz Südtirol, Südtiroler Schützenbund, Arbeitskreis Südtiroler Mittelschullehrer, Südtiroler Tierschutzring, Arche B, Tourismusverein «Die Naturfreunde» Meran, Bund alternativer Anbauer, Umweltschutzgruppe Vinschgau, Heimatpflegeverband Südtirol, Verband Südtiroler Berg- und Skiführer

Convegno annuale della CIPRA

Clima e Alpi in mutamento – Gli effetti del clima su turismo e pianificazione del territorio



© Gesellschaft für ökologische Forschung

Cannoni da neve: una lotta contro i sintomi nel contesto del riscaldamento del clima.

Le Alpi sono considerate un sistema di allarme precoce per gli effetti del cambiamento climatico. Negli ultimi 50 anni, con un incremento di 1,5° C, la temperatura media nelle Alpi è aumentata del doppio rispetto alla media del pianeta. Per la fine del XXI secolo si prevede un ulteriore aumento compreso tra 1,5 e 6° C. Per un confronto con tali valori, la differenza di temperatura tra oggi e l'ultima glaciazione è di appena 4° C. Poiché il sistema climatico globale reagisce molto lentamente, conseguenze decisive sono dunque ormai inevitabili anche se a livello internazionale venissero adottati e attuati obiettivi di difesa del clima più rigorosi.

Il territorio alpino reagisce in modo particolarmente sensibile ai mutamenti climatici. È quindi atteso un aumento di eventi meteorologici estremi (piogge, vento, neviccate) e uno spostamento del limite del permafrost, un aumento degli schianti da vento, di inondazioni, di valanghe e colate detritiche. Inoltre è prevista una diminuzione della copertura nevosa, fatto che limita le possibilità di praticare gli sport invernali nelle località alle quote meno elevate.

Il convegno si concentrerà sulla crescente minaccia delle regioni alpine da parte di pericoli naturali e sulle conseguenze dei cambiamenti climatici per il turismo

alpino. Come si può adeguare la pianificazione territoriale ai sempre più frequenti eventi meteorologici estremi? Quali nuove impostazioni si propongono in rapporto con il crescente potenziale di pericoli naturali? Hanno un futuro gli investimenti nei cannoni da neve e quali alternative sono a disposizione? Quali opportunità scaturiscono dal cambiamento del clima per il turismo nel territorio alpino?

Tra i punti di maggior interesse, la presentazione di esempi di buone pratiche locali che illustrano la realizzazione di strategie sostenibili per controllare i pericoli naturali e di strategie di adeguamento del settore turistico. Verranno inoltre presentate iniziative di spicco per la riduzione di gas serra.

Il convegno si rivolge a politici, ad esperti di turismo e pianificazione, esperti di amministrazione e sviluppo regionale e rappresentanti di ONG. È accompagnato dal convegno conclusivo del progetto Interreg III B Dynalp, un'iniziativa della Rete di comuni «Alleanza nelle Alpi». Nel convegno confluiranno anche i primi risultati del progetto CIPRA «Futuro nelle Alpi».

Il convegno si svolgerà dal 18 al 20 maggio 2006 a Bad Hindelang/D. ulteriori informazioni sul programma del convegno e sulle iscrizioni sono disponibili nel sito <http://www.cipra.org> (de/en/fr/it/sl).



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, Aurelia Ullrich, Felix Hahn – CIPRA-International – Autori: Klaus Prokopp, Thomas Frey – Coordinazione: Tanja Galehr – Traduzione: Fabienne Juillard, Nataša Leskovic Uršič, Carlo Gubetti, Christine Breuss – Riproduzione autorizzata con menzione della fonte – Stampato su carta riciclata – Edito in tedesco, italiano, francese e sloveno – Layout: Tanja Galehr, Julia Grünenfelder – 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, nmg@bergsport.com, www.nmg.bergsport.com

Adressberichtigungen nach A1, Nr. 552, melden.

Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient Porre una crocette secondo il caso	Nicht abgeholt Non ricl. Non ritirato	Gestorben Décédé Deceduto
Weggezogen: Nachsendefrist A démissionné: Délai de réexpédition expiré Passato il termine di ripedizione scaduto	Un- genügend Insuffisante Insufficiente	Annahme verweigert Refusé Respinto
Adresse insuffisante Indirizzo insufficiente	Un- bekannt Inconnu Sconosciuto	
Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient Porre una crocette secondo il caso	Nicht abgeholt Non ricl. Non ritirato	Gestorben Décédé Deceduto