

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



Via libera per il protocollo Trasporti?!

Care lettrici, cari lettori,

nel protocollo Trasporti la Convenzione delle Alpi delinea un'esauriente strategia verso una "mobilità sostenibile". Essa soddisfa i bisogni di trasporto di una società senza danneggiare o distruggere la vita e i fondamenti della vita medesima degli uomini e dell'ambiente. Oggi in molti luoghi la qualità della vita è compromessa da un debordante traffico stradale, e questo non solo lungo gli assi di transito. La Conven-

zione delle Alpi. Dalla sua attuazione la popolazione dello spazio alpino si attende una sensibile riduzione di rumore, emissioni e incidenti. Tali obiettivi sono raggiungibili solo riducendo il traffico. L'attuale regime dei trasporti in Europa va invece nella direzione opposta. Così, ad esempio, il traffico di mezzi pesanti europeo aumenta ad una velocità doppia rispetto al prodotto interno lordo. E il prezzo sociale è molto alto: sulle strade europee muoiono ogni anno più di 40.000 persone. E l'inquinamento derivante dal traffico è in molti casi la causa principale dei danni ambientali.

Nell'Assemblea dei delegati del 23-24 ottobre 2003 a Salisburgo, la CIPRA ha dibattuto a fondo questi problemi. Ma le partecipanti e i partecipanti al Convegno della CIPRA sono poi anche usciti dalla sala del convegno per visitare alcuni casi di studio in loco, a Werfenweng e a Zederhaus. La CIPRA inoltre, nell'Assemblea dei delegati del 23-24 ottobre 2003 a Salisburgo, ha approvato una risoluzione sul tema dei trasporti. A questi temi è dedicato il presente CIPRA-Info.

Vorrei ancora ringraziare cordialmente gli organizzatori del convegno, i responsabili della CIPRA Austria, tutte le relatrici e i relatori e, non per ultimi, tutti i partecipanti per la ricchezza di stimoli che hanno saputo dare al convegno. E a Voi, care lettrici e cari lettori, auguro che la lettura della 70ª edizione del CIPRA-Info sia di Vostro gradimento.

Andreas Weissen
Presidente della CIPRA-International



Editorial

zione delle Alpi riporta già nella Convenzione quadro, sottoscritta 12 anni fa a Salisburgo, chiari orientamenti in questo senso. È ora giunto il momento di ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico intraalpino e transalpino ad un livello tollerabile.

Chi formula obiettivi, suscita aspettative. L'attuazione del protocollo Trasporti diventa il banco di prova della

INDICE



● **Convegno annuale della CIPRA**

● **Libro Bianco/ Libro Nero**

● **Convenzione delle Alpi**

● **Varie**

Notizie

- 4 Via libera per la Convenzione delle Alpi?!...
- 5 Confronto tra il protocollo Trasporti e il Libro bianco dell'UE
Stato dell'implementazione giuridica della Convenzione delle Alpi e dei suoi protocolli attuativi
- 6 L'implementazione del protocollo Trasporti – una strada irta di ostacoli
Proposta di direttiva UE sui costi delle infrastrutture di trasporto
- 7 Il protocollo Trasporti come manuale per una moderna politica dei trasporti nelle Alpi
- 8 L'attuazione della Convenzione delle Alpi nella prospettiva delle ONG
- 9 CIPRA-Risoluzione per l'attuazione del protocollo Trasporti
- 10 L'attuazione della Convenzione delle Alpi dal punto di vista giuridico
- 11 L'attuazione della Convenzione delle Alpi: una sfida internazionale
Gruppo di lavori Trasporti
- 12 Il futuro del trasporto transalpino dal punto di vista della Svizzera
La Francia e il protocollo Trasporti – a che punto siamo?
- 13 Attuazione del protocollo Trasporti in Austria
Il protocollo Trasporti dal punto di vista della Germania
- 14 «Alpi 2005»: un programma per la mobilità dai Paesi Bassi
«Bodan-Rail 2020»: creazione di una rete per il trasporto ferroviario passeggeri a livello regionale
- 15 MOGOMA® – una carta per il turismo leggero si fa avanti in Francia
«A piedi tra le nuvole»- Mobilità turistica all'interno del Parco Nazionale Gran Paradiso/I
- 16 Iniziative civiche scendono in campo per il protocollo Trasporti
«Andarsene non è un'alternativa!»
- 17 Werfenweng "Mobilità leggera – turismo senza auto"
Zederhaus: traffico di transito senza fine
- 18 Popolazione e cultura: necessaria la partecipazione degli attori interessati
Rinviato il protocollo «Acqua»
- 19 La CIPRA-International approva una risoluzione sui Mondiali 2005 in Valtellina/I
Segnale di partenza per il progetto Interreg IIIB «Dynalp»
La CIPRA-International coordina l'attività del Comitato per la Città alpina dell'anno
- 20 Cambio al vertice della CIPRA-Sudtirolo
Accademia estiva della CIPRA 2004: maggiore orientamento alla prassi

Nel Convegno annuale della CIPRA-International, svoltosi quest'anno a Salisburgo, esperti della politica e della scienza, insieme a rappresentanti di organizzazioni non governative e di iniziative civiche, si sono confrontati con la problematica dei trasporti. Dopo la relazione introduttiva di Norbert Weixlbaumer, che in qualità di presidente della CIPRA Austria ha aperto il convegno, nelle pagine seguenti vengono presentate le sintesi di alcune relazioni. Tutti gli interventi presentati al Convegno saranno pubblicati tra breve in versione integrale.

Via libera per la Convenzione delle Alpi?!...



© CIPRA

Norbert Weixlbaumer, presidente della CIPRA Austria, tiene il discorso di apertura.

...è l'appello intenzionalmente interrogativo di questo convegno. Da un lato esso pone al centro la vasta schiera di attori della Convenzione delle Alpi, dall'altro si rivolge esplicitamente a coloro i quali non hanno (ancora) dato il loro contributo alla ratifica e alla implementazione.

Se solo la metà dell'energia politica messa in campo per rendere possibile il «via libera» all'esiziale traffico di transito, fosse messa a disposizione della Convenzione delle Alpi, non ci sarebbe bisogno del punto interrogativo dopo il titolo del convegno. Sarebbe in tal caso sufficiente un appello impegnato e gioioso! Un traffico eccessivamente sregolato, e sovvenzionato da tutti noi, inteso quale fondamento della globalizzazione, ha da un lato reso necessaria la Convenzione delle Alpi. Dall'altro, la ostacola oggi attraverso il livello politico degli Stati che non ratificano e che non implementano, così come dell'associazione di stati dell'UE. I trasporti sono – secondo una metafora ambivalente – il motore della Convenzione delle Alpi. Il significato di questo termine, la sua problematicità e il suo futuro saranno al centro dell'attenzione di questo convegno in modo rappresentativo anche per altri temi a cui sono dedicati i protocolli della Convenzione delle Alpi.

Via libera per la Convenzione delle Alpi e per i trasporti?! Con questo ambivalente obiettivo politico-sociale, la Convenzione delle Alpi, nel bel mezzo della decisiva fase dell'implementazione, si trova di fronte ad una difficile prova. Le posizioni sembrano intricate: da una parte i processi di globalizzazione nell'attuale quadro di riferimento non consentono trasporti sostenibili. Dall'altra parte una Convenzione priva di una sostenibilità realmente regolamentata (poiché non ancora implementata) e vissuta non può essere all'altezza del suo obiettivo integrato di una politica alpina orientata al futuro. Per questo occorre pretendere con forza l'attuazione della Convenzione delle Alpi quale quadro di riferimento rivolto al futuro per la politica alpina.

Ma allora come procede questo viaggio? Come moderato via libera, verso un'innovativa strategia di sostenibilità che dia spazio alla molteplicità sociale dello spazio alpino? Oppure come corsa sfrenata che

tutto travolge, verso il suicidio collettivo e che procura solo una floridità apparente, effimera e non sostenibile a una società uniformata?

L'obiettivo del convegno consiste nel rendere trasparente questo campo di tensione, che trasforma la Convenzione delle Alpi, in particolare a livello sovra-regionale, in un banco di prova: è realizzabile la sostenibilità a questo livello, al di là delle innumerevoli professioni di intenti? Organizzazioni governative, gruppi organizzati della società civile, specifici circoli di esperti e soggetti direttamente coinvolti forniranno i loro contributi in tal senso. Verranno presentate idee innovatrici, si illustrerà il quadro normativo e il protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi. Il futuro del traffico di transito e intraalpino verrà messo alla prova in una prospettiva internazionale e locale. Le domande delle persone colpite direttamente dalla politica dei trasporti non sostenibile sono di importanza centrale. La fuga è forse un'opzione? L'esodo lanciato come soluzione «end of pipe», soluzione estrema, tra disperazione, pretesa assurda e scappatoia? Nella seconda parte, con le escursioni orientate alla prassi, il convegno si confronta con questioni concrete, percettibili in loco, relative al punto focale dei trasporti. A partire da uno scenario locale, si possono qui cogliere gli aspetti transfrontalieri dei trasporti e della Convenzione delle Alpi.

Norbert Weixlbaumer, presidente della CIPRA Austria



© CIPRA

Apertura del Convegno annuale davanti ad oltre 120 partecipanti.

Confronto tra il protocollo Trasporti e il Libro bianco dell'UE

Per l'Austria è una questione di grande importanza che l'UE recepisca gli stimoli della Convenzione delle Alpi e dei relativi protocolli e partecipi attivamente alla loro attuazione. Tale richiesta è assolutamente realistica, come si evince da un confronto del protocollo Trasporti con il Libro bianco sulla politica europea dei trasporti.

Obiettivi

L'obiettivo principale del protocollo Trasporti è di ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna e la flora. Tale richiesta coincide con il principale orientamento del Libro bianco dell'UE, che reputa necessaria l'integrazione dei trasporti «in uno sviluppo sostenibile». Entrambi i documenti esprimono la consapevolezza che il futuro sviluppo dei trasporti non deve più rappresentare una minaccia.

Strategie di attuazione

Anche in questo campo il protocollo Trasporti e il Libro bianco concordano ampiamente sulla necessità di un approccio integrato. Misure per il miglioramento del trasporto ferroviario – in particolare del tras-

porto combinato, anche attraverso nuove infrastrutture – devono andare di pari passo con l'introduzione di misure tariffarie a carico del trasporto stradale volte a stabilire la verità dei costi.

Costruzione di nuovi assi stradali

Anche nell'unico settore in cui il protocollo Trasporti va oltre il Libro bianco dell'UE, precisamente in merito all'astensione dal costruire nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino, non risulta una contraddizione con la politica dell'UE, poiché anche gli orientamenti TEN non prevedono la costruzione di nuovi assi.

Sarebbe senza dubbio un grande progresso, se in futuro l'attuazione della politica dei trasporti dell'UE – come espressa nel Libro bianco – e del protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi venissero perseguite di comune accordo dall'UE e dagli Stati alpini.

Erwin Kastberger, Ministero federale per i trasporti, l'innovazione e la tecnologia, Austria



Erwin Kastberger auspica una maggior partecipazione dell'UE al processo di attuazione.

Stato dell'implementazione giuridica della Convenzione delle Alpi e dei suoi protocolli attuativi

(Situazione: 1 dicembre 2003) Data di deposito e di entrata in vigore su www.cipra.org.

		A	CH	D	F	FL	I	MC	Slo	EU
Convenzione quadro	Ratifica	08.02.94	28.01.99	05.12.94	15.01.96	28.07.94	14.10.99	22.12.98	22.03.95	26.02.96
Protocolli:										
Trasporti	Sottoscrizione	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	06.08.02	
	Ratifica	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile	Sottoscrizione	31.10.00	16.10.98	20.12.94	20.12.94	16.10.98	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratifica	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Agricoltura di montagna	Sottoscrizione	31.10.00	16.10.98	20.12.94	20.12.94	16.10.98	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratifica	10.07.02		12.07.02	15.11.02	18.04.02			28.11.03	
Protezione d. natura e tutela del paesaggio	Sottoscrizione	31.10.00	16.10.98	20.12.94	20.12.94	16.10.98	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratifica	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Foreste montane	Sottoscrizione	31.10.00	16.10.98	27.02.96	27.02.96	16.10.98	27.02.96	27.02.96	27.02.96	
	Ratifica	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Turismo	Sottoscrizione	31.10.00	16.10.98	16.10.98	02.12.98	16.10.98	08.02.01	16.10.98	16.10.98	
	Ratifica	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Difesa del suolo	Sottoscrizione	31.10.00	16.10.98	16.10.98	02.12.98	16.10.98	31.10.00	16.10.98	16.10.98	
	Ratifica	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Energia	Sottoscrizione	31.10.00	31.10.00	16.10.98	02.12.98	08.04.02	08.02.01		16.10.98	
	Ratifica	10.07.02		12.07.02		18.04.02			28.11.03	
Composizione delle controversie	Sottoscrizione	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	31.10.00	06.08.02	
	Ratifica	10.07.02		12.07.02	15.11.02	18.04.02			28.11.03	
Protocollo di Monaco	Sottoscrizione	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94	20.12.94
	Ratifica	08.07.97	28.01.99	22.12.98	13.04.95	16.03.95		26.01.95	22.05.95	14.01.98

L'implementazione del protocollo Trasporti – una strada irta di ostacoli



© CIPRA

Gerold Glantschnig vede nella Convenzione delle Alpi un'importante tessera del mosaico che deve portare alla soluzione dei problemi del traffico e dei trasporti.

La Convenzione delle Alpi persegue l'obiettivo di creare un'integrazione tra interessi ecologici ed economici attraverso misure interdisciplinari e transnazionali. La difficoltà di questo obiettivo emerge nel modo più chiaro nel settore dei trasporti, perché qui si scontrano anche sostanziali contrapposizioni di interessi tra la popolazione alpina ed extra alpina. Nel corso dell'elaborazione del protocollo Trasporti gli orientamenti stabiliti nella Convenzione quadro hanno messo in luce sostanziali discrepanze nella loro concezione da parte degli Stati alpini. L'obiettivo di perseguire la riduzione dell'inquinamento si è concretizzato in Austria nel divieto di costruire nuove strade di transito transalpine. Dal momento che altre Parti contraenti, come ad esempio la Svizzera, non hanno tratto conseguenze di tale portata, ne è conseguita una paralisi di anni delle iniziative per l'alleggerimento del traffico

nella regione alpina. Nel frattempo si è giunti alla sottoscrizione del protocollo Trasporti, ed esso non si limita al divieto di nuovi assi di transito, ma comprende anche la riduzione dell'impatto nelle strade di transito esistenti. Per ottenere questa riduzione dell'impatto, la Convenzione delle Alpi prevede anche la possibilità di emanare regolamenti nazionali più restrittivi, a condizione che siano in accordo con il principio della libera circolazione delle merci. La Convenzione delle Alpi costituisce quindi un'importante tessera nel mosaico degli sforzi volti ad arginare l'impatto del traffico di transito sulle Alpi.

Gerold Glantschnig, Ufficio del Governo del Land della Carinzia (Austria)

I costi dell'impatto del traffico stradale sulla salute e l'ambiente devono essere pagati da chi li provoca.



© CIPRA

Proposta di direttiva UE sui costi delle infrastrutture di trasporto

Red. Il 29.08.2003 la Commissione UE ha presentato una proposta di modifica della cosiddetta direttiva «Eurovignetta» del 1999. L'obiettivo della nuova direttiva consiste nell'introdurre una tassa sui trasporti pesanti dipendente dal chilometraggio volta ad ottenere l'internalizzazione dei costi ambientali. L'attuale formulazione del progetto non è tuttavia all'altezza di questa ambizione, poiché alcuni fattori essenziali non vengono affatto presi in considerazione, o solo in misura insufficiente. In particolare sono criticabili i seguenti punti:

Campo di applicazione:

si prevede di applicare la direttiva solo sulle strade della rete transeuropea di trasporto Ten, mentre può essere estesa ad altre strade solo previa richiesta alla Commissione UE. Proprio nelle Alpi però intere valli e molti passi alpini non rientrano in questa categoria, per cui l'imposizione del pedaggio in queste aree già sovraccariche risulta complicato se non impossibile.

Conteggio dei costi esterni:

nel calcolo dell'ammontare dei pedaggi vengono presi in considerazione solo i costi di costruzione, manutenzione e di sviluppo della rete di infrastrutture in questione, compresi i costi delle misure volte a ridurre gli effetti nocivi derivanti dal rumore e i costi di alcuni incidenti. Non è prevista invece l'inclusione dei costi ambientali, dei costi cagionati alla salute e agli edifici, per cui non si può parlare di una reale verità dei costi.

Utilizzo degli introiti:

la direttiva prevede di impiegare gli introiti quasi esclusivamente per la manutenzione e per lo «sviluppo equilibrato» delle infrastrutture in questione. Non sono invece previsti il finanziamento di misure di prevenzione e di riparazione dei costi causati dal traffico all'ambiente e alla salute, né la promozione del trasporto su rotaia.

La presa di posizione della CIPRA-International sulla nuova direttiva sui costi delle infrastrutture di trasporto è disponibile all'indirizzo: www.cipra.org Rubrica «Cipra Positionen» (de).

La proposta di direttiva è reperibile all'indirizzo: www.europa.eu.int/eur-lex/de/com/availability/de_availability_number_2003_09.html

Il protocollo Trasporti come manuale per una moderna politica dei trasporti nelle Alpi

Il protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi è uno strumento straordinario che può essere impiegato nella pianificazione della mobilità a livello comunale, regionale, statale ed europeo. È un parametro per valutare le misure adottate nel settore dei trasporti, urbanistico, nello sviluppo del turismo e in generale nello sviluppo dell'economia di un territorio. Nonostante il protocollo Trasporti si rivolga specificamente allo spazio alpino, esso ha un valore più generale. Grazie alla sua particolare sensibilità ecologica, lo spazio alpino può svolgere un ruolo d'avanguardia per tutta l'Europa.

Il protocollo Trasporti è più di un manuale: esso contiene impegni molto ben definiti, a cui le Parti contraenti non possono sottrarsi.

Non offre soluzioni pronte per tutti i problemi, ma fornisce il quadro di riferimento entro cui agire per raggiungere l'obiettivo della riduzione dei danni e dei rischi derivanti dai trasporti. Determinate opzioni non sono più possibili: ad esempio il traffico transalpino non può più essere smaltito costruendo nuove strade di grande comunicazione. Esclude quindi questa banale soluzione e costringe a cercare la soluzione con un approccio più complesso, che può essere elaborato solo attraverso una precisa analisi degli effetti sul sistema condotta coinvolgendo tutti gli attori.

Perciò risulta particolarmente importante l'obbligo per le Parti contraenti di presentare regolari rapporti sulle misure adottate e sulla loro efficacia, così come l'introduzione di obiettivi di qualità ambientale, di standard e indicatori. Diventa quindi necessario mettere le carte in tavola, nessun Paese può abbellire o nascondere la propria situazione. Ma ancora più importante: la popolazione viene informata, viene aggiornata sulla qualità del proprio ambiente e sugli effetti delle misure. Se questo venisse esteso anche a

livello regionale e comunale (l'art. 3 lo prevede), potrebbe infine essere avviata una pianificazione del territorio e della mobilità, seria e basata su dati affidabili. Ogni sindaco e amministratore regionale sarebbe ben consigliato, se il protocollo Trasporti potesse essere utilizzato come schema direttivo anche per misure a livello locale.

Grazie alle associazioni per la protezione dell'ambiente, noi disponiamo oggi di due importanti accordi internazionali (il protocollo Trasporti e la Convenzione delle Alpi), la cui coerente attuazione produrrebbe una netta svolta nella politica dei trasporti.

Purtroppo, è tuttavia realistico pensare che senza un'intensa pressione da parte delle associazioni ambientaliste, si procederà all'attuazione solo con grande indolenza. Nonostante gli Stati si siano formalmente impegnati in tal senso.

Helmuth Moroder, vicepresidente della CIPRA-International



Helmut Moroder: «Il protocollo Trasporti è uno strumento straordinario per la pianificazione della mobilità!»

Sono pochi gli articoli del protocollo Trasporti che contengono misure tecniche che devono essere attuate a livello degli Stati. Si tratta dell'articolo 10 «Trasporto su rotaia e navigazione», dell'articolo 11 «Trasporto su strada» (al. 1 «Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino»), dell'articolo 14 «Verità dei costi» e in parte dell'articolo 12 «Trasporto aereo».

Tutti gli altri articoli concernenti misure di attuazione possono essere messi in pratica direttamente a livello regionale e comunale.

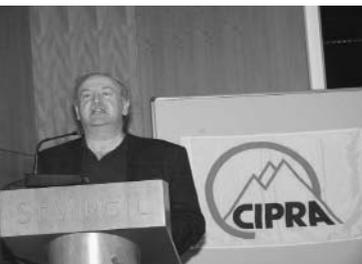
I testi dei protocolli sono disponibili al sito www.cipra.org (Rubrica «Convenzione delle Alpi»).

Il protocollo Trasporti potrebbe diventare il filo conduttore anche a livello comunale.



L'attuazione della Convenzione delle Alpi nella prospettiva delle ONG

Lo sviluppo della Convenzione delle Alpi è come una fatica di Sisifo. Appena si è superata a fatica una montagna, subito ne appare un'altra. E ora siamo di fronte alla montagna più alta, la montagna dell'attuazione.



Peter Hasslacher chiede di mettere in pratica le disposizioni dei protocolli nella realtà amministrativa.

I tempi di attuazione non devono differire troppo a livello alpino, e singole Parti contraenti non devono cadere in un ruolo di oppositori al processo di ratifica dei protocolli attuativi. Questi sono entrati in vigore in Austria, Germania e Lichtenstein, mentre in Francia e nel Principato di Monaco ne sono stati ratificati solo alcuni. In Slovenia tutti i protocolli sono stati recentemente sottoposti al Parlamento per la ratifica. In Svizzera e Italia invece non è prevedibile se e quando, quanti protocolli verranno ratificati.

L'impegno delle ONG continua ad essere necessario

Ulteriori ritardi nella ratifica farebbero ben presto echeggiare negli Stati «battistrada» il segnale di arresto, se non addirittura di uscita, a causa delle possibili distorsioni della competitività o per gli svantaggi di localizzazione che ne potrebbero derivare. Rimane perciò compito delle ONG, in particolare di quelle con status di osservatore presso la Convenzione delle Alpi, sollecitare con tutte le forze le ratifiche mancanti.

La situazione diventa critica se le aspettative vengono deluse. Non si deve però arrivare al punto in cui le ONG alpine raffreddano il loro impegno a sostegno della Convenzione delle Alpi. Così facendo, si renderebbero colpevoli nei confronti dei propri membri! Perché la Convenzione delle Alpi è attualmente una delle pochissime possibilità di correzione (di rotta) per i problemi dello spazio alpino.

Definire obiettivi di fondo per l'attuazione!

Dal punto di vista delle ONG, è ora necessario che le Parti contraenti pervengano ad un accordo, in tempi possibilmente rapidi, su concreti obiettivi di fondo. Gli sforzi, le rivendicazioni e gli input specifici a tal fine non sono nuovi. Si può a questo proposito ricordare la proposta della CIPRA per un «Piano d'azione per l'attuazione della Convenzione delle Alpi», che successivamente, in occasione della 6ª Conferenza delle Alpi del 2000, è poi sfociato nei «Principi per l'attuazione». Ora prende il via la ricerca di un piano di lavoro pluriennale, che dovrà strutturare le diverse concezioni delle Parti contraenti e dedicarsi a temi specifici.

Stabilire un piano di lavoro, definire le priorità di attuazione e sviluppare ulteriormente le iniziative di attuazione in corso non deve tuttavia farci perdere di vista il fatto che le disposizioni dei protocolli vanno ora messe in pratica – nel lavoro di tutti i giorni – negli stati in cui esse sono in vigore, da parte degli organi esecutivi e delle autorità preposte ad applicare la legge, mediante mandati di adeguamento legislativo o come assistenza di tipo argomentativo, interpretativo e motivativo nell'ambito di programmi, piani e via discorrendo.

Non c'è più tempo per questioni marginali

Gli osservatori come la CIPRA o il CAA (Club Arc Alpin) hanno qui la possibilità, per la prima volta in una convenzione, di svolgere un ruolo in un comitato di valutazione che si occuperà dell'obbligo di presentare relazione e dei casi di presunta inosservanza delle disposizioni dei protocolli. Per far fronte all'implementazione giuridica dei protocolli attuativi della Convenzione delle Alpi, sia le ONG che le Parti contraenti dovranno attrezzarsi a livello organizzativo come nei contenuti.

In molti settori non abbiamo più tempo per discutere di questioni marginali. Si tratta ora di passare alla dura scena dell'attuazione, affinché la Convenzione delle Alpi si dimostri all'altezza dell'ambizione di saper trovare in un settore rappresentativo dell'Europa – le Alpi – il giusto punto di equilibrio tra economia, bisogni sociali ed ecologia.

Peter Hasslacher, direttore del settore Pianificazione territoriale-Protezione della natura, Club alpino austriaco, Innsbruck



Per le congestionate valli alpine l'unica speranza è una rapida attuazione del protocollo Trasporti.

Risoluzione CIPRA per l'attuazione del protocollo Trasporti

approvata dall'Assemblea dei delegati della Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi CIPRA il 23 ottobre 2003 a Salisburgo/Austria

La Convenzione delle Alpi, sottoscritta il 7 novembre 1991, fissa l'obiettivo «di ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico interalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e il loro habitat» (art. 2 par 2, lit. j).

Noi, rappresentanti della Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi CIPRA, una organizzazione federale non governativa che rappresenta oltre 100 organizzazioni e istituzioni da sette Paesi alpini, ci siamo impegnati per più di un decennio per la definizione di un protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi che garantisca un valore aggiunto alla popolazione dello spazio alpino. Noi rimaniamo fedeli al protocollo Trasporti che è stato sottoscritto il 31 ottobre 2000 a Lucerna/Svizzera nella 6ª Conferenza delle Alpi, e che due anni dopo è entrato in vigore, dopo essere stato ratificato da Liechtenstein, Germania e Austria.

Noi non ci limitiamo tuttavia ad augurarci che le altre Parti contraenti della Convenzione delle Alpi e l'UE – che non ha ancora neppure sottoscritto il protocollo Trasporti – ratifichino rapidamente il protocollo. Noi esortiamo piuttosto gli Stati ad andare avanti, ad adoperarsi senza indugi per l'attuazione di questo trattato di grande importanza per lo spazio alpino.

Chiediamo che vengano adottate o promosse adegua-

Il Consiglio direttivo della CIPRA

Andreas Weissen
Presidente

Helmuth Moroder
1° Vicepresidente

Katharina Lins
2ª Vicepresidentessa

Josef Biedermann
Tesoriere

te misure per la riduzione dell'apporto inquinante e delle emissioni acustiche a carico della popolazione residente lungo le infrastrutture di trasporto di grande comunicazione nelle Alpi e lungo gli assi di transito attraverso le Alpi (ferrovia e strada). La priorità assegnata alla ferrovia deve essere recepita nella pianificazione e portata avanti con coerenza ed energia. Oltre a ciò chiediamo l'adozione di strumenti per l'introduzione della verità dei costi nel trasporto su strada, che potrebbe essere efficacemente e rapidamente realizzata attraverso una tassa sui trasporti pesanti commisurata alle prestazioni (TTPCP) in tutti i Paesi alpini. In attesa della sua introduzione, nei principali assi stradali non ancora interessati dalla TTPCP, si potrebbe adottare un pedaggio. La verità dei costi deve essere introdotta non solo nel traffico di transito, ma anche nel trasporto intraalpino, non solo per i mezzi pesanti, ma anche per il traffico motorizzato privato. Il protocollo Trasporti costituisce un ottimo presupposto per un'azione unitaria e coordinata.

Noi esortiamo pertanto le Parti contraenti della Convenzione delle Alpi ad adottare queste misure in comune, a raccogliere dati sulla situazione delle Alpi – in particolare nel settore dei trasporti – e a controllare con un monitoraggio comune l'efficienza e l'efficacia delle misure adottate.

© CIPRA



I rappresentanti nazionali della CIPRA approvano la risoluzione per l'attuazione del protocollo Trasporti.

La risoluzione sul tema dei trasporti è stata presentata al pubblico in una conferenza stampa svoltasi il 23 ottobre 2003 a Salisburgo.

Altre risoluzioni e prese di posizione della CIPRA sono reperibili al sito www.cipra.org (rubrica «Posizioni CIPRA»)

L'attuazione della Convenzione delle Alpi dal punto di vista giuridico

L'attuazione della Convenzione delle Alpi (CA) significa realizzare la Convenzione e i suoi protocolli a livello nazionale, regionale e locale attraverso l'applicazione e l'interpretazione da parte delle autorità e dei tribunali nazionali, nonché attraverso l'adeguamento delle normative nazionali mediante misure legislative.



© CIPRA

Werner Schroeder chiede che le autorità e i tribunali si occupino maggiormente della Convenzione delle Alpi.

Norme di diritto internazionale concernenti l'attuazione della Convenzione delle Alpi

La CA è un trattato internazionale con carattere vincolante, che tuttavia contiene solo impegni di carattere generale. La definizione di concrete norme e disposizioni di diritto internazionale è affidata ai protocolli, i quali rappresentano a loro volta altrettanti trattati internazionali.

Le disposizioni dei protocolli sono «self-executing» solo se esse sono chiaramente definite. Se invece esse prevedono solo, ad esempio, l'obbligo di «tener conto» di criteri per la protezione dell'ambiente nell'ambito della politica nazionale, esse non sono «self-executing», come del resto avviene per la CA.

Effetti della Convenzione delle Alpi nel diritto austriaco

La CA è stata recepita nel diritto austriaco in base all'art. 50 della Costituzione federale austriaca. Tuttavia la CA stessa è stata recepita con «riserva di attuazione», attraverso cui si precisa che la sua concreta applicazione è subordinata alla promulgazione di leggi, mentre è esclusa la sua applicazione da parte di tribunali e autorità amministrative. Tuttavia essa è parte integrante del diritto austriaco e deve perciò essere presa in considerazione come norma di riferimento. I protocolli invece sono stati recepiti senza riserva, dal che consegue loro immediata applicabilità. Eventuali conflitti dei protocolli con leggi austriache devono essere risolti in base ai principi generali (la norma più specifica ha priorità rispetto alla più generale, la più recente rispetto alla più vecchia e così via).

Problemi di diritto comunitario nell'attuazione della Convenzione delle Alpi

La Comunità Europea ha sottoscritto la Convenzione quadro e tre protocolli, senza però ratificare gli ultimi. Qualora il Consiglio decidesse l'approvazione della CA e dei protocolli, essi, in quanto «Trattato comunitario», diventerebbero vincolanti per gli organi comunitari e per gli Stati membri.

Fin da ora tuttavia la CA produce effetti a livello comunitario: essa può essere presa in considerazione nella valutazione di interessi diversi, ad esempio tra protezione dell'ambiente e libera circolazione delle

merci, come si è verificato nella controversia sulla responsabilità della Repubblica d'Austria in merito al blocco del Brennero.

Esempi di presa in considerazione di protocolli nell'applicazione del diritto austriaco

L'autorizzazione di una funivia nella Zillertal è stata respinta dall'autorità per la protezione della natura facendo riferimento all'art. 14, comma 1 del protocollo Difesa del suolo. Le autorizzazioni di piste da sci nei boschi aventi funzione di protezione devono essere concesse solo in «casi eccezionali» e in attuazione di misure di compensazione, mentre su terreni instabili non devono essere concesse in nessun caso. Questa disposizione potrebbe addirittura essere applicata direttamente come divieto. Le autorità del Tirolo tuttavia si lasciano coinvolgere quantomeno nell'interpretazione del diritto ambientale nazionale (ad esempio nel concetto di «interessi della protezione della natura» in base al § 27 della Legge per la protezione della natura del Tirolo).

Con la stessa argomentazione, l'autorità per la protezione della natura di secondo grado ha respinto la richiesta di autorizzazione presentata da una società funiviaria di trasportare gli sciatori per mezzo di cingolati in una valle del Silvretta, facendo riferimento all'art. 36 comma 3 del protocollo Turismo del giugno 2003.

Considerazione conclusiva

I critici temono che i protocolli siano così complessi e stratificati, che nei confronti di pressoché ogni misura statale si possa affermare che essa violi una disposizione della CA. Questo inconveniente sarebbe superato se le autorità e i tribunali si occupassero in modo più approfondito della CA.

Werner Schroeder, Università di Innsbruck (Austria)



© CIPRA

L'attuazione della Convenzione delle Alpi diventa possibile se le autorità per la protezione della natura applicano direttamente le disposizioni dei protocolli!

L'attuazione della Convenzione delle Alpi: una sfida internazionale

Per definizione l'attuazione della Convenzione delle Alpi (CA) è una questione internazionale. Le sfide di maggior rilievo e più urgenti sembrano essere le seguenti:

Prima di tutto la ratifica dei protocolli. Le Parti contraenti che non hanno ancora ratificato si trovano in tale situazione per questioni di fondo (Italia, Svizzera, Unione Europea) oppure non attribuiscono alla Convenzione delle Alpi una particolare priorità nel calendario parlamentare (Francia). Il Segretariato permanente fornirà il proprio sostegno alle Parti contraenti, se queste lo desiderano, nei passi che vorranno intraprendere.

La seconda sfida è la comunicazione. Per accelerare il processo di ratifica è necessario far conoscere la Convenzione tra gli attori. Purtroppo l'informazione del pubblico è un lavoro che è stato ampiamente disatteso. Occorre intervenire in questo campo al più presto possibile e far lievitare le energie presenti che attendono questo segnale per passare all'azione.

La terza sfida consiste nello sviluppare un piano d'azione a lungo termine per gli organi esecutivi della CA. Il programma di lavoro pluriennale del Comitato permanente è un passo importante in questa direzione. Esso stabilisce delle priorità, pur tenendo conto dei diversi campi d'azione della CA.

La quarta sfida si colloca nel campo della cooperazione transfrontaliera. Numerosi tra gli osservatori riconosciuti dalla CA sono organizzazioni attivamente impegnate nella cooperazione transfrontaliera. Per tale motivo, in occasione dell'attuazione del protocollo Protezione della natura e tutela del paesaggio, il Comitato permanente si è potuto avvalere del sostegno della Rete delle aree protette alpine, che metterà a disposizione le proprie conoscenze e svilupperà proposte per la conservazione a lungo termine della biodiversità.

La quinta sfida, infine, consiste nel partenariato internazionale per lo sviluppo sostenibile di altre regioni montagna del mondo. Nella 7ª Conferenza delle Alpi i Ministri hanno approvato una dichiarazione in cui si impegnano a scambiare le esperienze acquisite sulle Alpi con altre regioni del mondo. Essi si impegnano così a mettere in pratica il concetto di "partenariato internazionale per lo sviluppo sostenibile nelle regioni di montagna" elaborato al Vertice di Johannesburg. Un primo scambio di informazioni in tal senso è stato realizzato in occasione del Vertice mondiale della montagna di Bishkek.

Noël Lebel, Segretario generale ad interim, Segretariato permanente della Convenzione delle Alpi



Noël Lebel individua cinque campi d'azione prioritari per l'attuazione della Convenzione delle Alpi.

Gruppo di lavori Trasporti

Su incarico della Conferenza delle Alpi, il Comitato permanente ha istituito un gruppo di lavoro Trasporti (GdL Trasporti) sotto la presidenza della Francia, per garantire l'attuazione del protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi.

Nel 2002 il GdL Trasporti ha avuto mandato dalla Conferenza delle Alpi di Merano di iniziare ad analizzare e a raccogliere informazioni, cercando in particolare di considerare le misure già attuate a livello nazionale per soddisfare gli obiettivi del protocollo Trasporti. A questo proposito è stata allestita, nell'ambito del Sistema di Osservazione e Informazione delle Alpi SOIA, una piattaforma di informazioni comune per il trasporto alpino.

Nell'ottobre 2003 il Comitato permanente ha approvato le seguenti priorità di lavoro per i prossimi due anni:

– elaborazione di una sintesi dei dati attualmente disponibili per lo sviluppo dei trasporti nelle Alpi a lungo

termine e sugli effetti sulla sostenibilità.

– per il funzionamento generale del sistema dei trasporti nelle Alpi, è necessario che le priorità siano poste nel trasporto intraalpino e nel collegamento tra le stazioni, nel trasporto merci combinato e non combinato e nei grandi corridoi ferroviari transalpini.

– una stretta collaborazione con il GdL Obiettivi di qualità ambientale deve garantire un rapporto appropriato con gli indicatori nel settore dei trasporti, che costituiscono quasi un terzo degli indicatori.

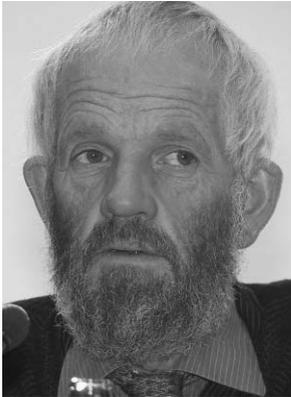
– il tema dei costi delle infrastrutture di trasporto nelle Alpi sarà oggetto di uno specifico catalogo di misure.

Marie-Line Meaux, responsabile del Settore Alpi presso il Ministero dei trasporti francese, presidentessa del gruppo di lavoro Trasporti della Convenzione delle Alpi (Francia)



Marie-Line Meaux illustra le priorità del gruppo di lavoro Trasporti.

Il futuro del trasporto transalpino dal punto di vista della Svizzera



© CIPRA

Ueli Balmer precisa che nella politica dei trasporti non ci può essere alcuna soluzione isola.

Con l'accoglimento del referendum di iniziativa popolare per la difesa del territorio alpino dal traffico di transito, la popolazione della Svizzera ha dato un chiaro segnale. In conseguenza di ciò, il numero dei viaggi dei veicoli pesanti per il trasporto delle merci su strada attraverso le Alpi svizzere deve scendere a 650.000 all'anno, la metà cioè rispetto al livello attuale. Nello stesso tempo, vengono vietati in via di principio la costruzione di nuove strade di transito transalpino e il potenziamento delle infrastrutture esistenti. Tale disposizione è più restrittiva rispetto a quanto stabilito dall'art. 11 del protocollo Trasporti.

Trasferimento del trasporto su rotaia quale prima priorità

In seguito all'accoglimento dell'iniziativa popolare per la protezione delle Alpi e di altri referendum, la Svizzera ha sviluppato una specifica politica del trasporto merci mirata a raggiungere l'obiettivo stabilito attraverso il trasferimento su rotaia mediante specifici incentivi e senza fare ricorso a misure coercitive.

La politica per raggiungere l'auspicato trasferimento si basa essenzialmente su tre pilastri: la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni TTPCP, il potenziamento delle infrastrutture di trasporto, la riforma delle ferrovie. Oltre a ciò sono state approvate una serie di misure di accompagnamento (controlli dei trasporti pesanti, sovvenzioni ai tracciati ecc.). Nonostante siano fortemente indirizzate verso la politica del traffico di transito, le misure adottate influenzano l'intero settore del trasporto merci della Svizze-

ra. La TTPCP è entrata in vigore il 1.1.2001, la riforma delle ferrovie viene attuata gradualmente, il primo dei due tunnel di base sarà presumibilmente aperto nel 2007.

Obiettivo parziale raggiunto, l'obiettivo finale non è ancora in vista

In conseguenza delle misure adottate, in parte anche a causa della debolezza congiunturale, il numero dei veicoli per il trasporto merci su strada attraverso le Alpi si è stabilizzato. Con ciò si è conseguito il primo obiettivo parziale. Ancora più evidenti gli effetti sui trasporti a livello nazionale, dove si è potuto riscontrare un netto calo dei chilometri percorsi. Una diminuzione riconducibile prima di tutto ad un aumento dell'efficienza delle aziende di trasporto stradale, mentre le prestazioni del trasporto su rotaia sono rimaste stabili.

Con il previsto aumento della TTPCP per il 2005 e la successiva apertura del tunnel di base del Lötschberg, si creeranno presupposti sempre più favorevoli ad un consistente trasferimento dei trasporti su rotaia. Senza un significativo miglioramento della qualità dell'offerta ferroviaria a livello di trasporti internazionali (parola chiave affidabilità), l'ambizioso obiettivo di un dimezzamento del trasporto merci su strada lungo gli assi di transito potrebbe però rivelarsi difficilmente raggiungibile.

Ueli Balmer, Ufficio federale dello sviluppo territoriale, (Svizzera)



© E. Coslado

Elsa Coslado mette in discussione la politica dei trasporti francese.

La Francia e il protocollo Trasporti – a che punto siamo?

Occorre purtroppo constatare che in Francia il protocollo Trasporti non ha finora trovato posto nell'agenda della politica dei trasporti. Da cosa dipende questo fatto? Da un lato, in Francia la percentuale del trasporto transalpino su gomma è di gran lunga preponderante: l'78% dei trasporti sono su gomma e solo il 22% su rotaia (Austria: 72% gomma e 28% rotaia; Svizzera: 30% gomma e 70% rotaia). Dall'altro, si è ben lungi dal mettere in discussione i grandi progetti stradali. Così ad esempio il completamento dell'autostrada A-51 tra Grenoble e Sisteron dovrebbe decongestionare il corridoio per il trasporto pesante nella Valle del Rodano. Anche il progetto ferroviario della

Torino-Lione, l'unico progetto ferroviario francese nel settore alpino, si basa sul dogma dell'aumento del trasporto merci. Quando questo progetto tra 20 anni sarà realizzato, in Francia il trasporto transalpino continuerà a svolgersi prevalentemente su gomma esattamente come oggi. L'innalzamento della qualità della vita e la protezione degli ecosistemi, obiettivi stabiliti dal preambolo del protocollo Trasporti, non possono essere raggiunti con una simile politica dei trasporti.

Elsa Coslado, France Nature Environnement (Francia)

Attuazione del protocollo Trasporti in Austria

Attualmente in Austria il Comitato austriaco nazionale, un organo nazionale composto da rappresentanti dei Ministeri, dei Länder federali, delle ONG e delle parti sociali, sta elaborando un catalogo per l'attuazione di tutti gli otto protocolli della Convenzione delle Alpi. Nel settore dei trasporti sono già stati avviati i primi progetti attuativi.

Il primo consiste nel caso di studio dell'OCSE «Environmentally Sustainable Transport – EST». Esso punta per la prima volta all'obiettivo auspicato di un sistema di trasporti sostenibile e compatibile con l'ambiente entro il 2030. Questa prospettiva futura viene delineata attraverso criteri come difesa del clima, qualità dell'aria, rumore e consumo delle superfici. In un secondo passo vengono analizzate le strategie e le misure necessarie per il conseguimento dell'obiettivo e i loro effetti economici e sociali. I risultati dimostrano che nel lungo periodo i trasporti possono essere

trasformati in modo sostenibile e compatibile con l'ambiente, facendo ricorso a misure combinate, in particolare nei settori delle nuove tecnologie di propulsione e della gestione della mobilità, volte ad influenzare la domanda di trasporti.

In secondo luogo, dal 1998 è in corso il progetto «Mobilità leggera – turismo senza auto», in collaborazione con il Ministero per i trasporti, l'innovazione e la tecnologia e il Ministero dell'economia e del lavoro, il Land di Salisburgo e i comuni modello Werfenweng e Bad Hofgastein. Il progetto pilota intende realizzare obiettivi ambientali, dei trasporti, turistici e tecnologici ma anche di politica regionale, nonché indicare al turismo austriaco strade promettenti e sostenibili.

Ewald Galle, Ministero per l'agricoltura e la selvicoltura, l'ambiente e l'economia delle acque (Austria)



Ewald Galle presenta i primi progetti di attuazione in Austria.

Il protocollo Trasporti dal punto di vista della Germania

L'obiettivo del protocollo Trasporti consiste nel garantire la mobilità di uomini e merci nel rispetto dell'ambiente. Il quadro di riferimento si deve configurare in modo da consentire un massimo di attività con il minimo di trasporti possibili. Rientrano in questo contesto da un lato gli sforzi per evitare di generare traffico, dall'altro anche il trasferimento dalla strada alla rotaia e alla navigazione interna.

Come si procede all'attuazione del protocollo Trasporti in Germania? Innanzitutto noi abbiamo intenzione di collaborare intensamente nel quadro degli accordi internazionali, compresa l'assunzione di notevoli impegni finanziari. Così, ad esempio, con il «Piano d'azione Brennero 2005», in cui i Ministri dei trasporti di Austria, Italia e Germania hanno concordato un programma che si prefigge di aumentare il volume del trasporto combinato sull'asse del Brennero di almeno il 50% entro il 2005. Un accordo simile

intercorre tra Germania e Svizzera per la NFTA. A questo proposito la Germania garantisce che saranno disponibili linee affluenti di sufficiente capacità.

La Germania partecipa inoltre alle seguenti iniziative: al progetto Interreg III B «Alp-Rail», che considera i trasporti transalpini come collegamento tra spazi di attività; ad una dichiarazione comune per il trasferimento delle merci su rotaia, anche se principalmente dal punto di vista della sicurezza nei tunnel; ad un «Memorandum of Understanding» insieme a Italia, Svizzera e Paesi Bassi per lo sviluppo di offerte ferroviarie concorrenziali per l'asse ferroviario Paesi Bassi – regione della Ruhr – Svizzera – Italia.

Ernst A. Marburger, Ministero federale dei trasporti, dell'urbanistica e dell'edilizia (Germania)



Ernst Marburger: «Innanzitutto noi collaboreremo intensamente nel quadro degli accordi internazionali.»

«Alpi 2005»: un programma per la mobilità dai Paesi Bassi



In vacanza con il treno...

Ogni anno più di 2 milioni di olandesi visitano le Alpi, l'80% dei quali in automobile. Non si è ancora affermata l'abitudine di tener conto dei principi della sostenibilità negli spostamenti. Con l'obiettivo di motivare gli olandesi ad un comportamento sostenibile durante le vacanze, riducendo così l'enorme impatto ambientale, è stata istituita la Niederländische Alpenplattform NAP (Piattaforma alpina dei Paesi Bassi).

Dall'inizio degli anni '90 la NAP – costituita da quattro organizzazioni olandesi (Associazione turistica, Federazione sciistica, Club alpino e Gruppo ambiente Alpi) – ha condotto una campagna di informazioni. Attualmente l'attività della NAP si concentra sugli organizzatori di viaggi. Con il progetto «Alpi 2005» si intende sviluppare e offrire agli utenti un pacchetto combinato di forme di turismo alpino rispettose

dell'ambiente e sostenibili. Rientra nel progetto tutta la filiera del turismo, sia nei Paesi Bassi, che nel rispettivo Paese ospitante.

Sono sottoprogetti di «Alpi 2005» «Alpen online», una banca dati con informazioni ecologicamente rilevanti su destinazioni di viaggio, possibilità di alloggio e attività nelle Alpi, e «New mobility international», grazie a cui si dovrebbe rendere l'offerta di mezzi di trasporto pubblici più interessante per i turisti dei Paesi Bassi. La NAP collabora inoltre con alcuni operatori turistici per predisporre «sistemazioni verdi» – due grandi operatori turistici olandesi offrono «sistemazioni verdi» già per la prossima estate.

Joop Spijker, presidente del Niederländischen Umweltgruppe Alpen – NMGA

«Bodan-Rail 2020»: creazione di una rete per il trasporto ferroviario passeggeri a livello regionale

Il programma «Bodan-Rail 2020» è un programma di trasporti per il trasporto ferroviario passeggeri che getta le premesse per una pianificazione internazionale dei trasporti nella regione metropolitana del Lago di Costanza, un'area di complessivi 4,5 milioni di abitanti. Il programma comprende inoltre una dettagliata suddivisione delle misure per un miglioramento dell'offerta del trasporto ferroviario passeggeri. Il progetto viene realizzato nell'ambito del programma Interreg II.

Il progetto prende per la prima volta in considerazione la regione metropolitana attorno al Lago di Costanza come unità territoriale transfrontaliera e come spazio di pianificazione unitario nel settore dei trasporti. Sul piano degli obiettivi, si tratta di migliorare il trasporto ferroviario passeggeri, in modo di dotare il territorio di un'infrastruttura di trasporto adeguata alle esigenze della popolazione e dell'economia.

Il piano di rete modello «Bodan-Rail 2020» è caratterizzato da un sistema di treni espressi tra le principali città, un sistema di stazioni di scambio per allacciare

le aree rurali alle linee di lunga percorrenza, nonché da una frequenza delle corse coerentemente integrata.

Per il 2020 le prestazioni di trasporto transfrontaliere delle ferrovie potrebbero quasi raddoppiare, raggiungendo gli 820 milioni di passeggeri-chilometro e riducendo notevolmente i tempi di percorrenza, se saranno portati a termine i necessari miglioramenti della rete ferroviaria. Si potrebbe così far fronte ad una forte crescita della domanda di trasporto individuale. I costi, intorno ai 2-2,5 milioni di euro, sono relativamente bassi, tanto più interessante risulta quindi la possibilità di soddisfare la domanda di mobilità nella regione.

Maggiori info all'indirizzo www.bodan-rail.net

Stefan Köhler, direttore dell'Associazione regionale Lago di Costanza-Svevia superiore e presidente della CIPRA-Germania

...e spostarsi in loco con i mezzi pubblici!



MOGOMA® – una carta per il turismo leggero si fa avanti in Francia

In considerazione delle crescenti attività del tempo libero, la pianificazione del territorio e l'orientamento dei visitatori negli spazi naturali acquistano un'importanza sempre maggiore per gli enti locali. Calate nelle condizioni locali, queste iniziative si prefiggono di raggiungere tre obiettivi: la promozione del dispiegamento delle facoltà individuali nelle aree ricreative, la protezione a lungo termine delle risorse naturali, dell'ambiente e del patrimonio culturale e il rafforzamento del settore turistico.

Con le carte di MOGOMA® viene presentata una rete di percorsi escursionistici accessibili ad un vasto pubblico con una nuova forma di rappresentazione cartografica, molto precisa e dettagliata e di facile lettura. Le carte sono realizzate tenendo conto delle indicazioni dei PDIPR (Plan départemental d'itinéraire, de promenade et de randonnée), redatti quindi dai

Dipartimenti, che sono anche i responsabili della manutenzione dei percorsi escursionistici. Le cartoguide MOGOMA® rappresentano su un unico supporto i punti di interesse culturali e di storia locale e tutte le principali attrazioni turistiche dell'area (monumenti, punti panoramici, particolarità culturali locali). Vengono inoltre fornite informazioni pratiche e suggerimenti su tutte le forme di mobilità leggera.

Le cartoguide sono per ora disponibili per 11 Dipartimenti francesi. Esse sono realizzate dalla società ARCHITECTURE & TERRITOIRE di Grenoble e dallo studio grafico Büro CNOSSOS.

Ulteriori informazioni:
grenoble@architecture-territoire.com

*Pierre Moreau, ARCHITECTURE & TERRITOIRE,
Grenoble (Frankreich)*



© Architecture & Territoire

“A piedi tra le nuvole” – Mobilità turistica all'interno del Parco Nazionale Gran Paradiso/I

L'altopiano del Nivolet, caratterizzato da corsi d'acqua e ambienti umidi (dai 2400 ai 2600 metri di altezza del Colle) nel Parco Nazionale Gran Paradiso/I, rappresenta un ecosistema ricco di specie e delicato, che, in particolare nei mesi estivi, attira un gran numero di visitatori. Ciò comporta un considerevole impatto su flora, fauna e paesaggio, soprattutto a causa della strada asfaltata, costruita negli anni '50 a servizio degli impianti idroelettrici dell'alta valle Orco, sul versante piemontese, che porta fino all'altopiano.

Nell'estate 2003 l'accesso automobilistico è stato regolamentato, chiudendo, nei giorni festivi, gli ultimi 6 km della strada ai mezzi motorizzati privati dalle 9 alle 18. Come alternativa sono stati allestiti autobus navetta che, partendo da un apposito parcheggio, consentono di raggiungere l'altopiano. I bus hanno 48 posti e transitano con una frequenza di 20 minuti al costo di 1,30 Euro per persona (andata e ritorno). L'accettazione della nuova regolamentazione si è rive-

lata molto alta. Nei sette giorni di sperimentazione sono stati trasportati 2.800 passeggeri e il 95% dei visitatori si è dichiarato favorevole alle domeniche senz'auto. La sperimentazione attuata consente ora all'amministrazione del Parco, in collaborazione con gli Enti locali, di elaborare un programma integrato di turismo sostenibile e capace di futuro.

Per ulteriori info: www.pngp.it/ital/Area/nivolet.htm

Francesco Pastorelli, CIPRA-Italia



© Parco Nazionale Gran Paradiso

Iniziative civiche scendono in campo per il protocollo Trasporti

Nel Convegno annuale di Salisburgo hanno preso la parola anche tre iniziative impegnate, a diverso livello, per l'attuazione del protocollo Trasporti.



Red. In Austria l'iniziativa civica **Transitforum Austria (tfA)** si impegna per la riduzione dell'impatto del traffico di transito nel territorio alpino. Organizza campagne di informazione, dimostrazioni e blocchi stradali, con l'obiettivo di mobilitare la popolazione, affinché essa si renda attiva per la protezione del proprio spazio vitale e faccia pressione sulla politica. Durante l'escursione, il gruppo locale di Zederhaus ha informato i partecipanti al convegno sulla situazione di grave impatto lungo l'autostrada dei Tauri. Nel corso della successiva tavola rotonda, Fritz Gurgiser, rappresentante di tfA, ha richiesto che il problema del transito venga affrontato e risolto nel punto in cui viene generato e non dove si manifestano i danni irreparabili e persistenti. Ulteriori informazioni all'indirizzo www.transitforum.at.

In Svizzera l'**Iniziativa delle Alpi**, che nel 1994 è riuscita ad ottenere l'inserimento di un articolo per la protezione delle Alpi nella Costituzione federale svizzera, si impegna ora a livello politico affinché la Federazione adotti provvedimenti concreti per il trasferimento del trasporto merci di lunga percorrenza su rotaia. Il suo presidente Fabio Pedrina ha presentato al convegno una delle iniziative dell'associazione:

la borsa dei transiti alpini. Essa consiste nel mettere all'asta tramite Internet un numero prestabilito di transiti attraverso le Alpi. Il numero viene stabilito tenendo conto della sicurezza (rischio di incidenti) e di criteri ambientali (protezione dell'ecosistema alpino e della popolazione residente). Oltre ad evitare il congestionamento del traffico, si potrebbe così ottenere un'efficiente riduzione del traffico pesante con strumenti di mercato. Ulteriori informazioni all'indirizzo www.alpeninitiative.ch.

Il Forum interregionale per lo sviluppo sostenibile **TRANSFORM** si impegna in favore dell'attuazione transfrontaliera della Convenzione delle Alpi nella regione del Reno alpino (Austria/Liechtenstein/Svizzera). Nel suo intervento il presidente austriaco Andreas Postner ha chiesto un maggior coinvolgimento degli aspetti economici nella futura politica dei trasporti. Egli ha infatti messo in evidenza che i tempi di ammortamento dei progetti di infrastrutture stradali previsti nella Valle del Reno sono stimabili in almeno 50 anni. In quell'epoca, tuttavia, secondo autorevoli analisi scientifiche, oltre ai debiti, saranno estinte anche le riserve di combustibili fossili. Si tratta quindi di un forte investimento per una tecnologia di trasporto che non ha futuro! Ulteriori informazioni presso Andreas Postner (archipost@aon.at).

"Andarsene non è un'alternativa!"

Manifestazione conclusiva del Convegno annuale a Zederhaus

Red. La sezione pratica del convegno annuale ha portato i partecipanti anche a Zederhaus/A, un piccolo paese situato direttamente sull'autostrada dei Tauri. Nella tavola rotonda conclusiva è emersa la precarietà della situazione del piccolo comune. Quando il 21.07.1975 la prima auto sul nuovo tratto della A10 venne accolta con giubilo dagli abitanti, essi non potevano immaginarsi che più tardi essi avrebbero avuto a che fare con un «demonio», quasi impossibile da ammansire. L'inquinamento dell'aria e da rumore si converte in aumento delle malattie tumorali e nel calo dei prezzi immobiliari. Ma Gli abitanti di Zederhaus non hanno nessuna intenzione di farsi scacciare

dalle loro case, come hanno fatto capire in una discussione intensa e densa di emozioni. Il sindaco Alfred Pfeifenberger ha chiesto ai responsabili politici di prendere infine una posizione chiara e di adottare senza indugi adeguate misure per la protezione dall'inquinamento acustico.

La discussione tra i cittadini direttamente coinvolti e gli esperti della tavola rotonda ha chiaramente dimostrato che è tempo ormai di dare corso all'attuazione del protocollo Trasporti. Nei comuni interessati i limiti di esposizione e di tolleranza sono ormai di gran lunga superati!



Nella tavola rotonda rappresentanti da Francia, Austria e Germania hanno risposto alle domande del pubblico.

Libro bianco

Werfenweng «Mobilità leggera – turismo senza auto»

Red. La promozione di un turismo sostenibile e senza auto costituisce l'obiettivo principale del comune di Werfenweng/A nel Salisburghese. Si tratta di un paese di 280 abitanti a 900 metri di altezza; Il turismo e l'agricoltura sono le principali fonti di reddito della popolazione.

Ai visitatori estivi che arrivano in treno, oppure che consegnano le chiavi delle proprie auto, vengono messi gratuitamente a disposizione mezzi di trasporto rispettosi dell'ambiente nell'ambito dell'offerta di «Mobilità leggera» SAMO: un taxi privato è a disposizione all'interno della località, inoltre si possono prendere in prestito auto elettriche, biciclette e carrozze trainate da cavalli. Un'altra possibilità, per ospiti e residenti, è la navetta «Werfenweng-Shuttle», per i trasporti extra urbani e per accompagnare/andare a

prendere – sempre gratuitamente – i visitatori alla stazione ferroviaria.

Risultati del progetto

Nel 2000 sono state distribuite 1.123 chiavi di «mezzi di trasporto SAM», nel 2003 più di 3.000. Cioè il 10% di tutti i turisti che hanno trascorso le ferie nella località. L'offerta SAMO rende attraente anche il viaggio in treno. Nel 1999 il 12% dei visitatori ha utilizzato la ferrovia, nel 2002 la percentuale è salita al 25%.

Verso l'autoapprovvigionamento energetico

Mediante un generatore eolico e impianti fotovoltaici viene prodotta energia in loco. In tutte le attività si presta attenzione al fatto che le materie prime impiegate provengano, se possibile, dalla regione.

Ulteriori info: www.mobilito.at (de/en)



© Mobilito

La biga, nell'antichità un carro leggero trainato da due cavalli, oggi un monopattino a trazione elettrica.

Protocollo Trasporti, art. 3 (2): In conformità con la normativa nazionale ed internazionale vigente nell'ambito dei trasporti, le Parti contraenti si impegnano a sviluppare orientamenti, strategie e misure di carattere nazionale, regionale e locale, finalizzati a tenere conto delle differenti condizioni ambientali, economiche e socioculturali, nonché della diversità delle esigenze.

Libro nero

Zederhaus: traffico di transito senza fine

Red. Il comune di Zederhaus/A, 1.260 abitanti, è situato in una stretta valle ai piedi dei Bassi Tauri, dove circa 30 anni fa venne costruita l'autostrada dei Tauri (A10).

A nord della Valle di Zederhaus, a oltre 1000 metri di altezza, si trova il tunnel dei Tauri, la cui aria di scarico viene emessa all'interno dell'area protetta per la tutela del paesaggio. A causa di un tracciato orientato principalmente a minimizzare i costi, molte case residenziali di Zederhaus si trovano a pochi metri di distanza dall'autostrada, per cui l'impatto delle emissioni inquinanti e del rumore è particolarmente elevato per i residenti. A questo si aggiungono gli effetti sulla flora e la fauna e sul suolo, l'aria e l'acqua.

Le conseguenze per la località, caratterizzata da un'agricoltura basata su piccole strutture e sul turismo, sono drammatiche. Le scarse opportunità occu-

pazionali portano ad una percentuale di pendolarismo del 70% e ad una crescente tendenza all'emigrazione. Le promesse e le speranze connesse con l'autostrada non sono state mantenute, al contrario il traffico esercita ripercussioni fatali proprio sull'economia turistica.

Nei giorni di punta attraversano la Valle di Zederhaus circa 40.000 veicoli, tra cui una percentuale sempre maggiore di mezzi di trasporto pesante. A causa della congestione dell'autostrada del Brennero, una crescente percentuale di traffico deve essere trasferito sull'autostrada dei Tauri. La prevista costruzione della seconda canna del tunnel dei Tauri inasprirà ulteriormente la situazione, perché sarebbe come aprire una saracinesca. Le prospettive non sono quindi particolarmente incoraggianti: per il 2020 sono previsti fino a 15.500 Tir al giorno, vale a dire uno ogni 6 secondi.



© CIPRA

Si può ancora evitare la costruzione della seconda canna?

Protocollo Trasporti, art. 3: (1) Al fine di sviluppare i trasporti in condizioni di sostenibilità, le Parti contraenti, adottando una politica ambientale e dei trasporti concertata e tesa alla riduzione dell'impatto e dei rischi dovuti ai trasporti, si impegnano a (...) d) adottare interventi più incisivi nella lotta all'inquinamento acustico considerando la particolarità della topografia alpina.

Art. 11: Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino.

Popolazione e cultura: necessaria la partecipazione degli attori interessati

Il tema «Popolazione e cultura» assume una particolare importanza nella Convenzione delle Alpi. Un gruppo di lavoro sta attualmente affrontando la questione di quale forma sia più adeguata per questo tema e quali contenuti siano necessari.

Red. Il gruppo di lavoro «Popolazione e cultura» (GdL) ha avuto mandato dalla Conferenza delle Alpi di delineare un modello di concezione con i possibili contenuti. Esso deve inoltre indicare gli appropriati strumenti politici e giuridici.

Il processo di sviluppo è un fattore determinante

La CIPRA è molto rammaricata del fatto che l'UE, la Francia, il Liechtenstein e il Principato di Monaco non abbiano partecipato all'ultima riunione del GdL. Quando si tratta di questioni molto delicate, come quelle inerenti al tema popolazione e cultura, è assolutamente necessario, in particolare in una regione fortemente differenziata come le Alpi, che tutti i partner prendano parte al confronto. Un protocollo "Popolazione e cultura", che non integri tutte le regioni culturali e non sia formulato con la partecipazione di tutti gli Stati membri, rischia di mettere in discussione la credibilità della Convenzione delle Alpi

medesima. La partecipazione degli Stati membri al processo di sviluppo del protocollo avrebbe invece un risvolto positivo sul grado di notorietà della Convenzione delle Alpi. In tal modo verrebbe anche favorita l'identificazione degli attori con i contenuti, un fattore imprescindibile per la successiva attuazione.

Appello agli attori a partecipare attivamente al processo di sviluppo

La Presidenza italiana, in vista del 2° incontro del GdL, ha preparato una tavola sinottica che riporta il quadro d'insieme dei temi principali, degli obiettivi e delle misure che finora sono stati proposti dalle Parti contraenti e dagli osservatori. La CIPRA mette a disposizione questo prospetto nel suo sito Internet all'indirizzo www.cipra.org. Per consentire agli attori di esprimere il proprio parere in proposito e di partecipare attivamente alla definizione del protocollo, è anche disponibile un formulario online, che permette a tutti gli interessati di far pervenire il proprio contributo.

Suggerimenti e proposte possono anche essere rivolti direttamente al Segretariato della Convenzione delle Alpi (lebel.sekretariat@alpenkonvention.org).



Quali forme può assumere oggi il rispetto dell'identità culturale all'interno della Convenzione delle Alpi?

Rinviato il protocollo "Acqua"

Il Comitato permanente della Conferenza delle Alpi non ha deciso in via definitiva se la Convenzione delle Alpi deve avere un protocollo Acqua. Dopo 12 anni di Convenzione delle Alpi, continua a mancare un protocollo attuativo in tema di "Acqua".

Red. Nell'estate 2003 la CIPRA, dopo intensi preparativi condotti in collaborazione con le associazioni aderenti, ha elaborato una propria proposta per un protocollo Acqua della Convenzione delle Alpi. Ne è risultato un testo completamente rivisto in tutte le quattro lingue della Convenzione, che elenca i problemi più urgenti che dovrebbero essere affrontati dalla Convenzione. Si tratta di questioni quali il sufficiente approvvigionamento di acqua potabile di qualità, la difesa dell'acqua potabile dall'inquinamento, la conservazione e il miglioramento degli ambienti acquatici, ma anche di temi di elevata specificità alpina, come la protezione dei ghiacciai e la problematica dell'inne-

vamento artificiale in tempi di scarsità idrica. Nel corso della riunione, alcune Parti contraenti si sono opposte in via di principio ad un nuovo protocollo. Altre consideravano con scetticismo l'eventuale plusvalore derivante da un protocollo Acqua rispetto ai vigenti testi giuridici, come ad. es. la direttiva quadro sull'acqua dell'UE. L'argomento verrà nuovamente affrontato nella prossima riunione del Comitato permanente della Conferenza delle Alpi il 25-27 febbraio 2004 a Innsbruck. In quella sede la CIPRA richiamerà ancora una volta l'attenzione sulla necessità di normative specifiche alpine e insisterà per l'elaborazione di questo strumento.

La proposta di protocollo della CIPRA è disponibile alla rubrica «Convenzione delle Alpi, Prese di posizione CIPRA» nel sito www.cipra.org



La CIPRA-International approva una risoluzione sui Mondiali 2005 in Valtellina/I

Red. L'Assemblea dei delegati della Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi CIPRA ha approvato il 23 ottobre 2003 a Salisburgo/A una risoluzione sui Mondiali di sci 2005 in Valtellina/I, in cui chiede alla FIS il rispetto delle sue linee guida ambientali.

L'iniziativa è stata motivata dai preparativi dei Campionati del mondo di sci in corso a Bormio/I e Santa

Caterina Valfurva/I con conseguenze gravissime per l'ambiente e il paesaggio. Secondo il parere della CIPRA-International, questi interventi, che ricadono all'interno del Parco Nazionale dello Stelvio, si sarebbero potuti e dovuti evitare.

La risoluzione in formato pdf sotto «Posizioni CIPRA» all'indirizzo: www.cipra.org

Segnale di partenza per il progetto Interreg IIIB "Dynamalp"

Red. Con un kickoff-meeting a Bobbio Pellice/I il 3 ottobre è iniziato il progetto "Dynamalp" (dynamic rural alpine space). Al centro di Dynamalp si colloca la valorizzazione del patrimonio naturale e culturale per il marketing e il turismo nello spazio alpino. La rete di comuni «Alleanza nelle Alpi» ha dato vita al progetto Interreg IIIB. Partecipano a Dynamalp 54 comuni dello spazio alpino, la maggior parte dei quali sono membri della rete di comuni. Il progetto ha una durata di tre

anni e un budget di 2,1 milioni di euro. I partner di Dynamalp realizzeranno progetti che mirano ad attuare uno o più dei quattro protocolli della Convenzione delle Alpi Turismo, Protezione della natura e tutela del paesaggio, Agricoltura di montagna e Sviluppo sostenibile e pianificazione territoriale. Un efficiente scambio di conoscenze e di esperienze attraverso le frontiere culturali e linguistiche è uno degli obiettivi di Dynamalp. Info: www.dynamalp.org



Il Comitato per la Città alpina assegna alla CIPRA-International la gestione amministrativa

Le città che hanno finora ottenuto il titolo di "Città alpina dell'anno" hanno costituito nel marzo di quest'anno il Comitato per la Città alpina dell'anno. La CIPRA-International è stata incaricata dal Comitato di svolgere la gestione amministrativa. La CIPRA svolge una funzione analoga anche per la rete di comuni "Alleanza nelle Alpi".

Red. Il titolo di «Città alpina dell'anno» viene conferito ad una città alpina che si sia distinta per il particolare impegno dispiegato nell'attuazione della Convenzione delle Alpi. Le «Città alpine dell'anno» si impegnano a dare particolare impulso alla creazione di un'identità alpina, al miglioramento dei rapporti con la regione circostante a sviluppare la collaborazione a livello alpino. Una particolare importanza viene attribuita all'attiva partecipazione delle cittadine e dei cittadini e al coinvolgimento dei giovani.

Città detentrici del titolo

Il titolo viene assegnato annualmente da una giuria composta da rappresentanti delle seguenti organizzazioni attive a livello alpino: Comunità di lavoro Città delle Alpi, Pro Vita Alpina e CIPRA-International. A

partire dal 1997 hanno ottenuto il titolo nell'ordine Villach/A, Belluno/I, Maribor/SI, Bad Reichenhall/D, Gap/F e Herisau/CH. Il 28 novembre si è svolto il passaggio del titolo da Herisau a Trento/I, la Città alpina del 2004.

Città delle Alpi online

La CIPRA ha realizzato il sito per il Comitato della Città alpina dell'anno www.cittaalpina.org, ora online in cinque lingue. Oltre ad informazioni sul Comitato medesimo (forma organizzativa, obiettivi, contratti), sulle città detentrici e sui rispettivi progetti, il sito presenta segnalazioni di manifestazioni, news e pubblicazioni sul tema delle città alpine. Una buona parte di queste informazioni deriva da una banca dati regolarmente aggiornata.



Ville des Alpes de l'Année
Alpenstadt des Jahres
Città alpina dell'anno
Alpsko mesto leta

Cambio al vertice della CIPRA-Sudtirolo



© CIPRA

Roman Zanon è il nuovo presidente della CIPRA-Sudtirolo.

Red. Dal 4 settembre 2003 il 56enne Roman Zanon di Bressanone è il nuovo presidente del Südtiroler Dachverband für Natur- und Umweltschutz, e con ciò anche della CIPRA-Sudtirolo. In qualità di nuovo presidente, Zanon intende attivarsi in particolare nella ricerca di soluzioni per lo straripante traffico attraverso le valli alpine, impegnarsi per una maggior importanza all'Alleanza per il clima, nonché aiutare tutti coloro che si impegnano per la difesa dell'ambiente a livello locale.

Zanon succede, dopo un anno di transizione, a Kuno Schraffl, che è stato presidente del Dachverband dal 1984 al 1989 e poi dal 1995 al 2002. La CIPRA ringrazia Kuno Schraffl per il prezioso lavoro svolto e dà il cordiale benvenuto a Roman Zanon nella famiglia della CIPRA

Accademia estiva della CIPRA 2004: maggiore orientamento alla prassi

Red. La 7ª Accademia estiva della CIPRA «Obiettivo delle Alpi» si svolgerà dal 16 agosto al 3 settembre 2004 nei locali della Scuola Tecnica Universitaria del Liechtenstein a Vaduz. Durante l'Accademia di tre settimane verranno combinati aspetti teorici e pratici. L'ormai consolidato approccio interdisciplinare e internazionale sarà integrato da una parte progettuale in cui i partecipanti avranno la possibilità di applicare direttamente le conoscenze appena acquisite. Per la parte progettuale è stata scelta una regione modello nella Valle del Reno. Le attività pratiche saranno seguite dal punto di vista tecnico-professionale dai relatori ospiti. L'organizzazione dell'Accademia estiva 2004 sarà curata in collaborazione con la Facoltà di Architettura della Scuola Tecnica Universitaria del Liechtenstein. Il programma dettagliato sarà pubblicato nel gennaio 2004 all'indirizzo www.cipra.org.



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

IMPRESSUM

Informazioni della CIPRA
pubblicazione trimestrale

Redazione (Red.): A. Götz, M. Revaz, A. Ullrich, N. Sperzel, M. Hausmaninger - CIPRA-International - Autrici ed autori: A. Weissen, N. Weixlbaumer, E. Kastberger, G. Glantschnig, H. Moroder, P. Hassbacher, W. Schröder, N. Lebel, M.-L. Meaux, U. Balmer, E. Costado, E. Galle, E. A. Marburger, J. Spijker, S. Köhler, P. Moreau, F. Pastorelli - Traduzione: F. Juilland, C. Gubetti, N. Leskovic Ursič - Riproduzione autorizzata con menzione della fonte - Stampato su carta riciclata - Editto in tedesco, italiano, francese e sloveno - Layout: P. Beyrer, N. Sperzel, S. Kah - Tiratura: 12.000 copie - Stampa: Gutenberg AG, Schaan/FL

CIPRA-International, Im Bretscha 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-Austria, c/o Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien

Tel.: 0043 1 401 13 36, Fax: 0043 1 401 13 50,
cipra@umweltdachverband.at, www.umweltdachverband.at/cipra

CIPRA-Germania, Heinrichgasse 8, D-87435 Kempten/Allgäu,

Tel.: 0049 831 52 09 501, Fax: 0049 831 18 024, info@cipra.de, www.cipra.de

CIPRA-Francia, 36, rue Nicolas Chorier, F-38000 Grenoble

Tel.: 0033 476 48 17 46, Fax: 0033 476 48 17 46, cipra.france@wanadoo.fr

CIPRA-Italia, 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 Bretscha 22, FL-9494 Schaan

Tel.: 00423 232 52 62, Fax: 00423 237 40 31, info@lgu.li, www.lgu.li

CIPRA-Svizzera, Hohlstrasse 489, CH-8048 Zürich

Tel.: 0041 1 431 27 30, Fax: 0041 1 430 19 33, cipra@cipra.ch

CIPRA-Slovenia, Večna pot 2, SI-1000 Ljubljana, Tel.: 00386 1 200 78 00 (int. 209),

cipra@gozdis.si, www.zrc-sazu.si/cipra/

Rappresentanza regionale:

CIPRA-Sudtirolo, 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), Keuchenushof 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
Porre una crocette secondo il caso

Wegspazieren: Nachsendefrist abgelaufen A démission: Délai de réexpédition expiré Traslocati: Termine di spedizione scaduto	Adressa Ingenügend insuffiziente	Un- bekannt Inconnu Scono- scuto	Nicht- abgeholt Non rec. Non ritirato	Angehörig verweilt Refusé Respinto	Gestorben Décédé Deceduto
--	--	--	---	---	---------------------------------