

CIPRA info

Nr. 56 · Aprile 2000 · 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



L'aumento del traffico è più veloce della presa di coscienza

La soluzione sarebbe semplice

Nel 1994, la CIPRA scriveva nella sua risoluzione di Belluno, che le ferrovie transalpine avevano ancora delle enormi capacità di trasporto libere, che dovevano essere utilizzate al più presto per poter trasferire le merci dalla strada alla rotaia. «Non è vero, le ferrovie sono al limite delle loro capacità» è stata la reazione ufficiale.

Nel 1° Rapporto sullo stato delle Alpi, ci siamo addirittura permessi di quantificare quanto sostenuto a

che a breve la linea del Brennero sarà in grado di trasportare 30 milioni di tonnellate/anno, quattro volte la quantità attuale. Alti dirigenti delle ferrovie sostengono che lo stesso vale anche per la linea Torino-Lione, per quella del Gottardo e più o meno per le altre linee ferroviarie transalpine. Allo stesso tempo, essi sostengono anche - come del resto la CIPRA - che queste capacità non saranno utilizzate, fino a quando il trasporto stradale costerà così poco. Noi aggiungiamo: e fintanto le ferrovie non miglioreranno la loro efficienza e affidabilità.



Foto: CIPRA

In ogni modo, esiste una soluzione e addirittura nel breve periodo. Non vi è più alcun dubbio. Con buona volontà si potrebbe in breve tempo trasferire tutta la merce che attraversa le Alpi sulla ferrovia. Ed è importante che coloro, che giorno dopo giorno devono sopportare i danni, i rischi e i pericoli causati dal traffico pesante su strada, lo sappiano.

Allora cosa aspettiamo? Aspettiamo che anche la politica si svegli. La politica deve capire che ormai la responsabilità è tutta sua. È la politica che deve agire e le condizioni sarebbero anche favorevoli. Il riconoscimento da parte dell'UE alla Svizzera della TTPP - tassa sul traffico pesante, rende possibile l'introduzione di simili provvedimenti anche negli altri paesi dell'UE, a maggior ragione nelle aree sensibili.

Può essere comprensibile, anche se non accettabile, che i governi di Roma o di Parigi siano poco interessati a questi problemi; le Alpi sono forse troppo distanti. È invece del tutto incomprensibile che i governi regionali del territorio alpino non abbiano ancora posto con forza e chiarezza questa richiesta. Sono loro che devono attivarsi. Un'intensa attività di lobby da parte delle regioni alpine potrebbe smuovere molto, sia a livello nazionale che europeo. Perché non lo fanno?

Helmut Moroder
1° Vicepresidente CIPRA-International

Editoriale

Belluno: solo il 30% delle capacità di trasporto delle ferrovie transalpine sono attualmente utilizzate. «Non è vero», è stata nuovamente la reazione ufficiale, «abbiamo bisogno di nuove trasversali ferroviarie alpine, altrimenti non riusciremo a fare niente».

Nel frattempo però, piano piano - ma con molta chiarezza - la realtà dei fatti emerge e - particolare interessante - proprio dai rappresentanti delle società ferroviarie. In base alle loro dichiarazioni, la CIPRA ha addirittura sottostimato le effettive potenzialità delle linee ferroviarie esistenti. Così recentemente, Claudio Demattè - presidente delle Ferrovie Italiane, ha detto

INDICE



TRASPORTI

- 4 Trasporti ecosostenibili: realizzabili senza una rivoluzione
- 5 Inquinamento atmosferico dovuto ai trasporti nelle Alpi
Asse del Brennero: le cifre parlano da sole

CONVENZIONE DELLE ALPI

- 6 Attuazione delle Convenzione delle Alpi
Segreteria permanente, protocollo Trasporti & Co.

ATTUALITÀ

- 7 La «Rete di comuni» visita la Slovenia
La Direzione Generale della politica regionale e le Alpi

**LIBRO BIANCO /
LIBRO NERO**

- 8 Zone a rischio: nuovo approccio in Austria
Aree protette: gravi passi indietro dalla Lombardia

PUBBLICAZIONI

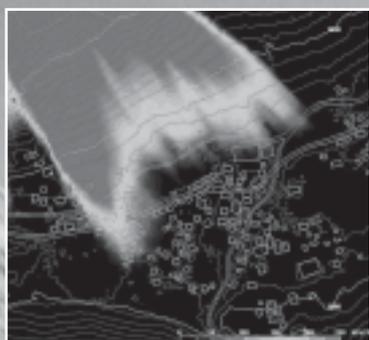
- 9 L'avvenire delle città alpine in Europa
Bibliografia della Convenzione delle Alpi
Ad occhi aperti attraverso il Liechtenstein

**NOTIZIE
DAI PAESI ALPINI**

- 10 Tunnel del Monte Bianco
Impianti di innevamento in Liechtenstein
Dal Monte Bianco alla valle dell'Aspe
Italia: Massello contro ENEL
- 11 CIPRA-Germania su Internet
Baviera: convegno per lo sviluppo della Convenzione delle Alpi della SPD
Italia: Motoslitte

ACCADEMIA ESTIVA

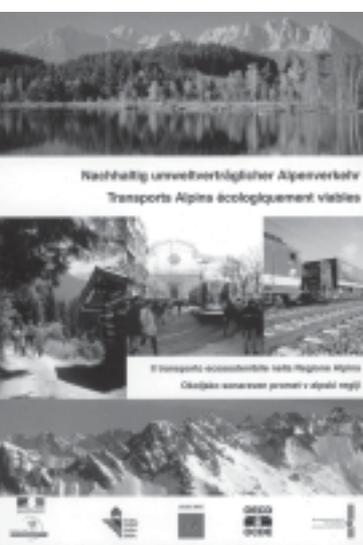
- 12 Accademia estiva «Obiettivo sulle Alpi»: iscriversi ora!



Studio dell'OCSE sui trasporti ecosostenibili nella Regione Alpina

Trasporti ecosostenibili: realizzabili senza una rivoluzione

«La regione alpina costituisce una zona molto sensibile per via della sua topografia, ma soprattutto a causa della concentrazione del traffico su uno spazio ridotto». Questa constatazione si trova nel preambolo dello studio comune condotto da Austria, Francia e Svizzera e presentato in gennaio a Chambéry dagli autori del progetto pilota EST (trasporto ecosostenibile) per le Alpi dell'OCSE, l'organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico. Questo studio è stato realizzato nell'ambito di uno studio dell'OCSE sui trasporti ecosostenibili. Con un'analisi retrospettiva, lo studio esamina quali siano le misure da prendere per raggiungere determinati obiettivi per il 2030.



red. Il contesto di questo studio a tre sui trasporti alpini ecosostenibili è costituito dalla Convenzione delle Alpi, che assegna alle Parti contraenti l'obiettivo di ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico interalpino e transalpino (...). Questo progetto pilota ha la finalità di determinare gli obiettivi e i criteri per giungere a un sistema di trasporti sostenibili nelle Alpi e di studiare le strategie e le misure necessarie per realizzare trasporti transalpini e intralpini sostenibili.

Criteri comuni

Per ottenere nel 2030 un sistema di trasporti ecosostenibili sono stati adottati sei criteri, che rappresentano effetti locali, regionali e globali. Una parte di questi criteri è stata definita dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (inquinamento e rumore imputabili ai trasporti):

- emissioni totali di CO₂ (anidride carbonica): <20% del totale delle emissioni di CO₂ del 1990
- emissioni totali di NO_x (ossidi di azoto): <10% del totale delle emissioni di NO_x del 1990
- emissioni totali di CVO (composti volatili organici): <10% del totale delle emissioni di CVO del 1990
- emissioni di particelle fini: a seconda delle condizioni locali e regionali, riduzione dal 55% al 99% rispetto al 1999
- rumore: a seconda delle condizioni locali e regionali, <55 decibel durante il giorno e <45 decibel durante la notte e all'interno delle abitazioni
- porzione di territorio urbano dedicato alle infrastrutture di trasporto: dovrà diminuire rispetto al 1990

Categorie di misure nello scenario Trasporti ecosostenibili

I partecipanti al progetto globale Trasporti ecosostenibili dell'OCSE hanno previsto che, in generale, una percentuale tra il 40 e il 45% dello sforzo necessario per soddisfare i criteri dell'EST graverà sulla tecnologia, mentre una percentuale tra il 55 e il 60% ricadrà sulla gestione

della domanda e sull'adozione di modelli di trasporto più sostenibili.

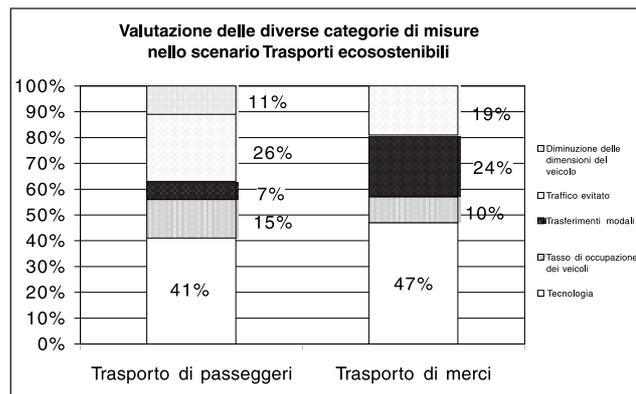
Contrariamente allo studio generale dell'OCSE, gli autori del progetto pilota relativo alle Alpi stimano invece che le innovazioni tecnologiche costituiranno circa i due terzi delle condizioni per ottenere trasporti ecosostenibili, mentre soltanto un terzo concernerà la gestione della domanda.

Effetti positivi sul mercato del lavoro

L'attivazione di misure che portino alla realizzazione di trasporti ecosostenibili nelle Alpi non avrà alcuna conseguenza significativa sulla crescita economica e sull'occupazione. Un esercizio di modellizzazione economica realizzato dall'équipe austriaca mostra che rispetto al 2015 la crescita del PIL sarà toccata per meno dello 0,1%, mentre il tasso di disoccupazione scenderebbe dal 6,3% al 5,9%.

Secondo gli autori dello studio, la maggior parte degli strumenti politici necessari sono già pronti o stanno per esserlo. Resta da metterli in atto in modo rapido ed efficace, il che è ben più difficile. La concreta politica generale dei trasporti in Europa resta una politica che ha per scopo di assorbire mediante realizzazioni tecniche l'aumento del traffico, troppo spesso con nuove strade. Questo stato di cose non deve continuare, in particolare in considerazione delle persone che subiscono gli insopportabili danni del traffico. Il coraggio dei politici non è sempre all'altezza del lodevole contenuto di certi documenti e studi ufficiali (libri bianchi, convenzioni, memorandum ecc.). Questo studio ha il merito di indicare quali siano le priorità e di affrontare la problematica in modo intersettoriale, un approccio che sfortunatamente non è ancora stato seguito dai politici.

La brochure in francese, italiano, tedesco e sloveno può essere richiesta al Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie, Stubenbastei 5, A-1010 Wien.



Inquinamento atmosferico dovuto ai trasporti nelle Alpi

red. – Le cifre sulle misure di qualità dell'aria sono talvolta oggetto di interpretazioni che conducono a conclusioni assurde: i dati attualmente a disposizione per Chamonix e la Vallée de la Maurienne mostrano che l'assenza di camion nella Valle di Chamonix da quando si è verificato l'incidente del tunnel del Monte Bianco non ha effetti positivi sulla qualità dell'aria, mentre il passaggio di un numero doppio di camion nella Vallée de la Maurienne non ha un effetto negativo. Queste misurazioni rispettano, dal punto di vista tecnico, i dati rilevati. Tuttavia, questi possono essere interpretati correttamente solo a condizione che gli apparecchi di misura siano piazzati in luoghi idonei e che si tenga conto in modo adeguato di fattori quali la meteorologia locale.

Durante la chiusura a causa delle valanghe dell'autostrada del Gottardo (dal 18 al 26 febbraio 1999), il traffico nord/sud sull'asse del Gottardo è stato deviato verso l'asse del San Bernardino. Sull'asse del Gottardo le concentrazioni degli ossidi d'azoto sono dimi-

nuite della metà lungo i bordi delle strade. In zone più lontane dall'autostrada, è stata registrata una diminuzione globale di un quarto. Al contrario, sull'asse del San Bernardino sono stati rilevati valori significativamente più elevati del normale: il tasso degli ossidi di azoto è praticamente raddoppiato.

Durante la riunione dell'ITE (Initiative Transport Europe) tenutasi a Chamonix all'inizio di marzo, le associazioni hanno chiesto a M.me Voynet, Ministro dell'Ambiente, che partecipava ai lavori della conferenza, di attivare un Osservatorio dei trasporti in montagna (Alpi e Pirenei), sul modello dell'osservatorio associato da poco istituito dopo il naufragio dell'Erika per i trasporti marittimi. La creazione di questo osservatorio costituisce un elemento fondamentale sia per il controllo dell'efficacia delle misure prese nella politica dei trasporti, sia per l'informazione del pubblico, e dovrebbe già esistere da tempo su tutto l'arco alpino nel contesto della Convenzione delle Alpi.

© Gesellschaft für ökologische Forschung, München



Asse del Brennero: le cifre parlano da sole

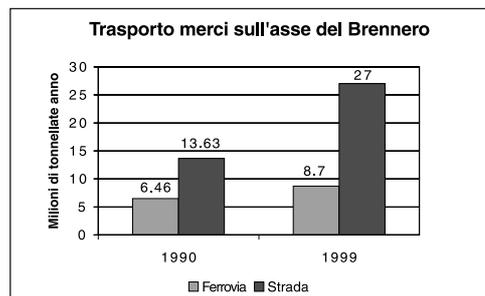
red. – Tra il 1990 e il 1999 il trasporto merci sull'asse stradale del Brennero è aumentato di 13,37 milioni di tonnellate, sei volte di più rispetto all'incremento del trasporto merci su rotaia, che si attesta a soli 2,24 milioni di tonnellate. Attualmente la quantità di merci trasportate su strada supera di sei volte il totale delle merci trasportate dalle ferrovie. Contemporaneamente tutte le richieste di una maggiore verità dei costi sono state ignorate. Il transito attraverso il Brennero costa oggi notevolmente di meno rispetto al 1994. In parte ciò è dovuto al venir meno delle soste alle frontiere, in parte all'eliminazione del tributo per il traffico stradale, solo parzialmente compensata dall'aumento del pedaggio.

Sia nel trattato sul transito tra Austria e UE, sia nell'accordo di adesione all'UE si era convenuto di assegnare ai trasportatori un limitato numero di ecopunti commisurati alle emissioni di NO_x dei veicoli. Superando un determinato numero di transiti di oltre l'8%, si ottiene una sensibile riduzione degli ecopunti assegnati per l'anno successivo.

Il numero dei transiti attraverso l'Austria consentito dagli ecopunti è stato superato di quasi il 14%. Perciò

la Commissione ha proposto un'ulteriore riduzione degli ecopunti per il 2000 corrispondente a circa 380.000 transiti di mezzi pesanti in meno. Il 2 marzo 2000 questa proposta, conforme agli accordi, è stata rinviata nell'ambito di una riunione del comitato sui trasporti di Bruxelles e non più attuata. Due terzi degli ecopunti per il 2000 erano comunque stati assegnati già prima di questa riunione decisiva.

Sia nel trattato sul transito sia nell'accordo di adesione all'UE era stata concordata una riduzione delle emissioni nocive prodotte dal traffico pesante del 60%. Un risultato che oggi si è ben lontani dal raggiungere a causa del costante aumento del traffico pesante di transito. La drammatica crescita dei trasporti ha annullato i miglioramenti tecnici ottenuti; e questo vale anche per le emissioni acustiche.



Fonte: Transitorium Austria-Tirol

Attuazione della Convenzione delle Alpi

La delegazione svizzera alla riunione del Comitato permanente della Conferenza delle Alpi ha presentato 11 principi per l'attuazione della Convenzione delle Alpi. Secondo la CIPRA il documento non è abbastanza approfondito e ignora alcuni punti importanti. Inoltre la CIPRA deplora il fatto che i principi siano espressi in termini assolutamente non vincolanti.



red. Il presupposto essenziale per compiere concreti progressi nel processo di attuazione della Convenzione delle Alpi consiste nell'istituzione di una segreteria permanente. Essa dovrebbe coordinare e sostenere le attività di attuazione delle parti contraenti (vedi articolo sotto).

Un altro aspetto fondamentale è la consapevolezza che senza mezzi finanziari l'attuazione di una convenzione non è pensabile. A questo proposito sono necessarie chiare indicazioni delle parti contraenti sulla loro disponibilità a stanziare fondi per le misure deliberate. Altrimenti i principi non saranno altro che una pura dichiarazione d'intenti.

Appare inoltre problematico il fatto che nel documento svizzero l'attuazione dei protocolli esistenti viene fatta valere contro la definizione di nuovi proto-

colli. Si tratta invece di due campi d'azione che non si contraddicono in alcun modo. Non è nuova l'argomentazione secondo cui i protocolli non ancora definiti (Popolazione e cultura, Salvaguardia della qualità dell'aria, Rifiuti, Idroeconomia) vengono tenuti in sospeso perché prima dovrebbero essere attuati quelli già approvati. La Convenzione delle Alpi si prefigge un approccio globale alla sostenibilità, perciò lo spirito di questo trattato non può prevedere interventi limitati a singoli settori, trascurando di impegnarsi in altri.

La riunione di marzo del Comitato permanente della Conferenza delle Alpi si è tenuta dopo la chiusura redazionale. La prossima riunione si svolgerà già a maggio. La chiusura redazionale di CIPRA-Info 57 sarà successiva a questa riunione, per cui si potrà riferire in modo dettagliato e fare il punto della situazione prima della VI Conferenza delle Alpi (Conferenza dei Ministri dell'ambiente dei paesi alpini che si tiene ogni due anni) del 30 e 31 ottobre a Lucerna.

Segreteria permanente, protocollo Trasporti & Co.

La Presidenza svizzera della Convenzione delle Alpi ha accolto la questione scottante della segreteria permanente nell'ordine del giorno della riunione di marzo. Nella sua presa di posizione la CIPRA ha ripetuto gli argomenti noti.

red. L'attuale sistema della segreteria a rotazione è apparentemente un'istituzione democratica. Purtroppo la Convenzione delle Alpi non può tuttavia essere efficiente senza una segreteria permanente. Ogni Presidenza deve costruire la propria amministrazione e un proprio team di collaboratori che ha bisogno di un certo tempo per impraticarsi della materia. Ciò richiede tempi, che potrebbero essere meglio impiegati per lavori di contenuto e di attuazione. E non appena i responsabili hanno preso confidenza con la materia, ha luogo un nuovo avvicendamento e tutto passa ad un nuovo stato. Per quanto concerne i costi, occorre ricordare che neppure l'attuale servizio di segreteria fornito dai diversi stati che si avvicendano alla Presidenza - un servizio inevitabilmente non coordinato ed inefficiente nelle attuali condizioni strutturali - è privo di costi. Solo che ora si investe principalmente in inefficienza e in circoli viziosi piuttosto che in lavoro di coordinazione e di attuazione.

La CIPRA ha perciò richiesto che la segreteria permanente sia istituita entro il 2001. Si auspica che le parti

contraenti della Convenzione delle Alpi, dopo la ratifica della Convenzione da parte di tutti gli stati, siano finalmente disponibili a questo passo.

Protocollo Trasporti e Procedura per il superamento dei conflitti

La soluzione della questione protocollo Trasporti appare ancora incerta al momento della chiusura redazionale. Negli ultimi anni l'Austria ha sempre richiesto con energia un efficace protocollo Trasporti, adeguato alle indicazioni della Convenzione delle Alpi. Ora invece è proprio l'Austria a non voler rinunciare a numerosi progetti stradali e ad impegnarsi conseguentemente per un peggioramento del testo. La CIPRA si è temporaneamente ritirata dalle riunioni sulla procedura per il superamento dei conflitti. Dopo la recente accettazione da parte della Germania di una procedura che in caso di conflittualità sulla Convenzione delle Alpi prevede un giudizio vincolante, sembra tuttavia che questo contenzioso sia avviato verso una soluzione positiva. Il Ministero dell'ambiente tedesco ha rivolto un invito a rappresentanti della CIPRA per chiarire gli «equivoci» sulla posizione della Germania. L'incontro si è svolto a Berlino dopo la chiusura redazionale.

La Rete di comuni visita la Slovenia

Dopo la sua costituzione, la Rete di comuni «Alleanza nelle Alpi», avviata dalla CIPRA, ha trovato nuovi comuni aderenti. Oltre all'attuazione concreta di uno sviluppo sostenibile a livello comunale, anche la comunicazione attraverso i confini, linguistici e di stato, è un contenuto di fondo della Rete di comuni.

red. La Rete di comuni «Alleanza nelle Alpi», a cui aderiscono comuni di tutti i sette paesi alpini, è stata costituita come associazione registrata nel 1997, dopo una fase pilota durata un anno e mezzo. Mentre la CIPRA si è attivata intensamente durante la fase pilota, curando i primi passi della rete in collaborazione con l'Alpenforschungsinstitut di Garmisch-Partenkirchen, dopo la costituzione, l'associazione ha assunto in prima persona l'amministrazione delle proprie attività. Ora il Consiglio direttivo della Rete ha espres-

so all'unanimità il desiderio che alcuni compiti, in particolare nel settore amministrativo, vengano di nuovo svolti dalla CIPRA.

I membri dell'associazione, ormai 38 con complessivamente 95 comuni, sono impegnati nel realizzare la Convenzione delle Alpi e i principi dello sviluppo sostenibile attraverso progetti nei rispettivi comuni. Inoltre anche la comunicazione e lo scambio di esperienze rappresentano importanti aspetti dell'«Alleanza nelle Alpi». A tal fine ogni anno viene organizzata una visita ad uno dei sette paesi alpini. Quest'anno la meta sarà la Slovenia, dal 24 al 27 maggio, con la visita dei comuni membri Bovec e Kranjska Gora. Oltre a ciò, in diverse località si affronteranno temi quali l'agricoltura di montagna, i trasporti e il turismo. Naturalmente non potrà mancare la visita del Parco Nazionale del Tricorno.

www.alpenallianz.org



Rainer Siegele, nuovo presidente della Rete di comuni «Alleanza nelle Alpi» e sindaco del comune di Mäder, A

La Direzione Generale della politica regionale e le Alpi

Michel Barnier, che in precedenza ha assolto le funzioni di ministro dell'ambiente in Francia e di presidente della Conferenza delle Alpi, nonché quella di copresidente del Comitato organizzatore dei Giochi Olimpici di Albertville, nel 1999 è stato nominato Commissario europeo incaricato della politica regionale (XVI Direzione Generale). Il suo rapporto con lo spazio alpino, in quanto originario della Savoia e per le funzioni svolte, è evidente. Ma quali sono i suoi obiettivi attuali, nel quadro delle sue nuove funzioni di Commissario europeo?

red. Durante le discussioni per la preparazione del programma europeo INTERREG III (2000-2006), Michel Barnier ha presentato alcune osservazioni grazie alle quali saranno ammessi progetti concernenti lo spazio alpino nel suo complesso, specie per quanto concerne la sezione A della cooperazione transfrontaliera e soprattutto la sezione B della cooperazione transnazionale, cosa che non era prevista da INTERREG II. In forza di ciò, e nello spirito della Convenzione delle Alpi, sarà possibile finanziare iniziative transnazionali sull'insieme dell'arco alpino.

Per quel che concerne la risoluzione del problema dei trasporti alpini, Michel Barnier ritiene che la sua Direzione Generale sia direttamente interessata. Egli individua tre linee guida per la politica del settore dei trasporti: priorità all'ambiente, cooperazione transfrontaliera e pianificazione del territorio europeo (quest'ultimo punto per ora non rientra nelle competenze comunitarie). La sezione B d'INTERREG III prevede esplicitamente, per esempio, di promuovere sistemi di trasporti efficaci e sostenibili.

Grazie alla presenza di Michel Barnier presso la XVI Direzione Generale è certo che le Alpi non saranno dimenticate nella politica regionale dell'Unione Europea. Non ci resta che sperare che i fondi siano devoluti ad iniziative che rispettino i principi della Convenzione delle Alpi.

Fonte: Intervento in occasione del Convegno Tunnel 2000, enjeu des traversées alpines en terme de développement durable, svoltosi il 16 dicembre 1999 a Ginevra

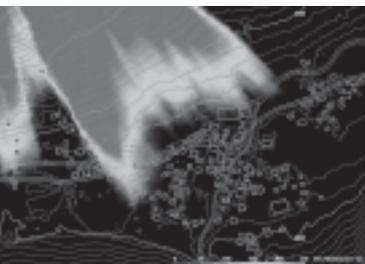


Michael Barnier, commissario UE incaricato della politica regionale

© Europäische Gemeinschaften, 1995 - 2000

Caso esemplare per il Libro Bianco

Zone a rischio: nuovo approccio in Austria



© Forstliche Bundesversuchsanstalt, Wien

La valanga di Galtür, A, nel febbraio 1999

red. Dopo le grandi slavine dell'inverno 1998-99 il Ministero federale per l'agricoltura e le foreste austriaco ha approvato un decreto che modifica i criteri di delimitazione delle zone a rischio. Per la definizione delle zone a rischio si prendono ora in considerazione i precedenti eventi calamitosi così come i cosiddetti «testimoni muti», si rilevano dati relativi al terreno e si utilizzano procedure informatiche. Da poco tempo si dispone di nuove tecnologie che consentono di misurare la pressione anche all'interno di una valanga e quindi di accogliere questo dato tra i criteri di delimitazione tra zona rossa e zona gialla. Finora una pressione della valanga di 2,5 t/m² era considerata sufficientemente sicura, mentre ora, dopo lunghe discussioni e contatti con tecnici svizzeri, si è giunti alla conclusione che 1 t/m² è un valore più adeguato.

Il conflitto di interessi tra esigenze di sicurezza e richieste di attività costruttive supportate da interessi economici raggiunge una notevole intensità a livello locale. L'attuazione del nuovo decreto comporterà

sicuramente l'ampliamento della zona rossa per molti comuni. Ciò rafforzerà la fiducia della popolazione ed ha anche un valore economico per i comuni turistici: il calo della domanda turistica successivo ad un incidente causato da valanghe ha conseguenze economiche più negative rispetto ad una gestione dei rischi adeguata e trasparente.

L'art. 9 del Protocollo Pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile afferma: I piani e/o programmi territoriali e di sviluppo sostenibile comprendono (...)

in particolare:

comma 2e) determinazione delle zone esposte a rischi naturali, dove va evitata il più possibile ogni realizzazione di costruzioni e impianti.

Caso esemplare per il Libro Nero

Are Protette: Gravi passi indietro dalla Lombardia



© Gesellschaft für ökologische Forschung, München

Una legge regionale approvata in febbraio nella Regione Lombardia mette in discussione il principio dell'ampliamento delle aree protette e dell'istituzione di nuove (v. riquadro) e avrà l'effetto di ridurre l'estensione delle aree protette esistenti e di attenuare l'efficacia della pianificazione dei parchi.

La regione Lombardia rappresenta il principale motore economico e demografico italiano: la pianura e i fondovalle assumono l'aspetto di una grande conurbazione, che si spinge fino alle valli alpine interne, determinando impatti ambientali considerevoli. La Lombardia si era dotata nell'ultimo ventennio di un 'piano delle aree protette', con grandi territori alpini e prealpini che avrebbero dovuto trasformarsi in parchi regionali. Ciò è avvenuto solo in parte: alcuni parchi sono stati effettivamente istituiti, altri, benché istituiti, non hanno mai funzionato ed altri ancora, in territori alpini di grande pregio, non sono mai stati nemmeno istituiti (parchi del Bernina-Disgrazia, del Livignese e delle Grigne).

Con la nuova legge la maggior parte delle aree protette continuerà ad esistere solo sulla carta, e la gestione dei parchi esistenti verrà differenziata per aree, mantenendo un regime di tutela analogo a quello attuale solo nelle parti più remote e inaccessibili, e un regime di tutela assai moderato alle quote più basse. Di fatto la natura e il paesaggio delle Alpi lombarde diventano sempre più a rischio, anche perché in questa Regione non esistono altre disposizioni di tutela di questi beni: la Lombardia è oggi l'unica regione italiana completamente priva di un piano paesistico.

Damiano Di Simine, Legambiente

Protocollo «Protezione della natura e tutela del paesaggio» articolo 11, comma 1: «Le Parti contraenti si impegnano a conservare, a gestire e, dove necessario, ad ampliare le aree protette esistenti (...) nonché ad istituire, dove possibile, nuove aree protette».

L'avvenire delle città alpine in Europa

red. La conferenza «L'avvenire delle città alpine in Europa» si è svolta il 19 e 20 giugno 1998 a Villaco in Carinzia e recentemente sono stati pubblicati gli atti. Il convegno si proponeva di fare chiarezza sulle peculiarità delle città alpine rispetto a città di dimensioni comparabili al di fuori delle Alpi. Dall'indagine è emerso che il ruolo delle città alpine è determinato non tanto dalla «specificità alpina», quanto piuttosto dalla situazione di piccola o media città europea, situazione che viene poi influenzata da fattori quali il rilievo morfologico, la tradizione, l'accessibilità e la scarsa densità di abitanti.

Oltre a presentare interessanti contributi di nove autori e autrici di diversi paesi, il volume contiene anche alcune carte tematiche ricche di informazioni, ad esempio sullo sviluppo demografico nelle Alpi. Gli atti del convegno sono accompagnati da una sintesi in tedesco, francese, italiano e sloveno.

L'avvenire delle città alpine in Europa, Convegno di Villaco 19-20.6.98, «Revue de Géographie Alpine», volume 87, 1999, No 2, ISBN 3-906151-35-2, 32 000 ITL, 35 CHF.



Bibliografia della Convenzione delle Alpi

red. La prima «Bibliografia della Convenzione delle Alpi» è stata redatta nel 1994 dal Settore pianificazione territoriale e protezione della natura del Club Alpino Austriaco (OeAV). Da allora Peter Hasslacher, responsabile del citato settore, pubblica, in collaborazione con altre personalità del territorio alpino, un resoconto aggiornato sulle novità apparse in tema Convenzione delle Alpi. Nel dicembre 1998 è stato pubblicato un volume sulla letteratura in materia dal 1988 al 1998, recentemente è apparsa l'edizione aggiornata al 1999. Anche questa volta viene presentata un'ampia panoramica comprendente non solo i libri pubblicati sul tema, ma anche articoli di quotidiani, riviste e nuovi media.

Bibliographie Alpenkonvention, OeAV, Pf. 312, 6010 Innsbruck, raumplanung.naturschutz@alpenverein.at

Ad occhi aperti attraverso il Liechtenstein

red. Il libro descrive un percorso escursionistico circolare in 16 tappe attraverso il Liechtenstein in cui tutte le località di partenza e di arrivo sono raggiungibili con i mezzi di trasporto pubblici. La guida si distingue da altre pubblicazioni perché, oltre a informazioni su flora e fauna, presenta elementi di geologia e del clima, monumenti naturali, storia, problematiche relative all'utilizzo del territorio, all'inquinamento atmosferico ecc.

Liechtensteinische Gesellschaft für Umweltschutz:
Mit offenen Augen durch Liechtenstein, 320 pp., CHF 34, disponibile presso la LGU, Fax 00423 237 40 31, lgu@lgu.li

Tunnel del Monte Bianco

red. Il tunnel del Monte Bianco è chiuso dal tragico incendio del 24 marzo 1999. Per la riapertura è necessario attendere ancora un anno circa. In Francia intanto si fanno sentire sempre più voci che chiedono di riaprire il tunnel solo per le autovetture e non per i mezzi pesanti. Le linee ferroviarie nella zona di Breil collegano Nizza sia con Cuneo, attraverso il traforo di Tenda, che con la Liguria e le Alpi Marittime. Il traforo di Tenda ha enormi potenzialità. Costruttivamente è meglio impostato rispetto ad altri grandi trafori ferroviari (rampe, raggio di curvatura, sezione del traforo), come dimostra un confronto pubblicato su «Montagnes Méditerranéennes» (Nr. 10/99, p. 115 sgg.). Anche la linea a sud del Lago Lemano dispone di un considerevole potenziale per il trasporto merci su rotaia attraverso le Alpi. Questo collegamento, che avrebbe bisogno di significativi lavori di manutenzione per un tratto di 18 km, potrebbe collegare la rete ferroviaria francese con la linea del Sempione, e quindi con l'Italia. L'incremento di capacità di queste linee ferroviarie consentirebbe di rinunciare senza problemi alla riapertura del trasporto merci su strada attraverso il tunnel del Monte Bianco.

Impianti di innevamento in Liechtenstein

r.i. Fino ad oggi in Liechtenstein non esistevano impianti di innevamento. Fino al 1998 erano vietati dalla legge sull'edilizia. Nel 1998 il Parlamento ha annullato tale divieto e alla fine del 1999 due comuni hanno autorizzato i primi impianti. L'associazione locale per la protezione dell'ambiente, LGU, ha fatto ricorso contro queste autorizzazioni. L'istanza amministrativa preposta ai ricorsi (VBI) ha ora deliberato che per la costruzione di impianti di innevamento è necessario sottoporre ogni caso alla procedura ai sensi della legge per la protezione della natura. Nel caso in cui sia previsto l'innnevamento di una superficie superiore a 5 ettari, si dovrà inoltre procedere alla valutazione di impatto ambientale.

Il Governo dovrà così valutare se la compromissione dell'ambiente naturale e del paesaggio causata da un impianto di innevamento può essere autorizzata ed eventualmente stabilire adeguate misure compensative. Secondo la legislazione edilizia gli impianti devono essere progettati e gestiti in modo da escludere la produzione di rumori eccessivi o non accettabili, in base alle consuetudini locali, per i residenti nelle zone limitrofe. Secondo la VBI tuttavia il rumore non è un fattore di rilievo per la tutela della natura e del paesaggio. Perciò solo ai residenti in aree prossime agli impianti di innevamento è consentito opporsi ad un eventuale disturbo provocato dal rumore.

Opposizione al traffico di transito su tutte le montagne francesi

Dal Monte Bianco alla valle dell'Aspe

Dura ormai da anni in Francia l'opposizione della popolazione al traffico pesante. Le proteste continuano però a rimanere inascoltate, soffocate dal rumore dei mezzi pesanti. Fino al giorno in cui, dopo lo spaventoso incendio del Monte Bianco, la fiumana di mezzi pesanti non si è improvvisamente arrestata. Il Presidente Chirac e il Primo Ministro Jospin sono allora intervenuti rassicurando che d'ora in avanti tutto sarebbe stato diverso. A un anno dal disastro tutto è rimasto come prima e le belle parole non sono più sufficienti: le iniziative civiche chiedono con veemenza qualcosa di concreto. Dal Monte Bianco fino alla valle dell'Aspe questi atti concreti sono attesi con crescente impazienza: il 30 ottobre il tunnel del Monte Bianco a Chamonix è stato murato simbolicamente e l'autostrada della Maurienne è stata bloccata ripetutamente. All'inizio di marzo si è svolto a Chamonix un convegno sul traffico di transito con esperti di tutti i paesi alpini e per il 7 maggio è in programma una grande manifestazione internazionale contro la follia del traffico di transito. I francesi e le francesi hanno preso slancio. Spetta ora al Ministro dei Trasporti francese trovare risposte adeguate: attraverso efficaci misure per il trasferimento dei trasporti su rotaia.

Renate Zauner

Initiative Transport Europe (ITE)

Italia: Massello contro ENEL

f.p. Massello è un piccolo comune di 88 residenti della Valle Germanasca, in Piemonte, che da un anno fa parte della rete «Alleanza nelle Alpi». L'amministrazione comunale ha respinto la richiesta dell'ENEL di concedere una derivazione d'acqua dal torrente Germanasca ad uso idroelettrico. Il torrente Germanasca per quanto riguarda la qualità delle acque superficiali rappresenta uno degli ecosistemi acquatici di maggior pregio naturalistico della provincia. Gli amministratori si sono convinti che sia necessario avviare azioni che promuovano uno sviluppo sostenibile del territorio. Si tratta indubbiamente di un provvedimento in controtendenza dal quale si evince la consapevolezza finalmente raggiunta circa la ricchezza rappresentata da un corso d'acqua integro per un territorio alpino; è sperabile che questa nuova coscienza sia destinata a far proseliti fra le popolazioni di montagna, ma anche e soprattutto all'interno degli organi deputati a rilasciare le concessioni.



Baviera: convegno per lo sviluppo della Convenzione delle Alpi della SPD

a.gü. La frazione bavarese della SPD ha organizzato un convegno di ONG per promuovere lo sviluppo della Convenzione delle Alpi. L'obiettivo del convegno consisteva nel raccogliere le richieste delle organizzazioni non governative quali forze trainanti per l'attuazione della Convenzione delle Alpi. I risultati ottenuti verranno utilizzati per preparare una conferenza internazionale che la Comunità di lavoro dei socialisti nel territorio alpino (ASA) intende organizzare il 30 giugno 2000 a Monaco di Baviera. Le richieste delle ONG verranno poi inoltrate ai parlamenti dei paesi alpini.

Purtroppo il convegno è stato fissato a brevissima scadenza e si sovrapponeva inoltre con altri appuntamenti di rilievo per la Convenzione delle Alpi, per cui solo poche ONG hanno potuto portare le loro richieste. L'elenco delle richieste della CIPRA Germania può essere richiesto presso la sede della rappresentanza tedesca. Il convegno si è concluso con una conferenza stampa in cui le richieste raccolte sono state presentate alla stampa, alla radio e alla televisione bavarese.

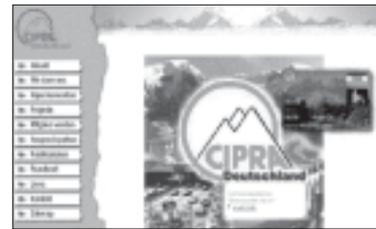
CIPRA-Germania su Internet

a.gü. Anche la CIPRA Germania è ora presente su Internet. Al sito <http://www.CIPRA.de> si possono consultare dettagliate informazioni sulla rappresentanza tedesca della CIPRA e sulle sue attività:

- aggiornamenti su manifestazioni e prese di posizione;
- una presentazione particolareggiata della CIPRA Germania;
- informazioni sintetiche sulla Convenzione delle Alpi;

- elenco dei progetti;
- pubblicazione completa delle circolari inviate ai membri della CIPRA Germania.
- È inoltre in allestimento un elenco di link, prevalentemente relativi ad istituzioni impegnate nel promuovere uno sviluppo sostenibile del territorio alpino bavarese.

Un sito web che merita una visita.



Italia: Motoslitte

f.p. L'uso indiscriminato di motoslitte non per scopi di lavoro sta assumendo in molte località alpine italiane dimensioni sempre più rilevanti. Le motoslitte presenti talvolta in grosse quantità, circolano a tutte le ore del giorno e della notte, percorrono tracciati autorizzati e spazi liberi, raggiungendo rifugi e bivacchi in quota, così come ghiacciai, piste da sci, percorsi scialpinistici e per fondisti. Su questo argomento Mountain Wilderness ha organizzato un incontro con rappresentanti di associazioni ambientaliste e alpinistiche. Ma all'incontro erano presenti anche amministratori e molta gente comune. Ancora una volta è emerso come l'Italia sia il paese dove le norme in materia sono meno chiare e consentono scappatoie a non finire. Il Codice della strada italiano non prevede la presenza di motoslitte, si tratta di veicoli non contemplati. A differenza di motorini ed altri veicoli esse possono viaggiare prive di assicurazione obbligatoria, di targhe, di segnali luminosi. Ora è stato chiesto che vengano presentati emendamenti in materia al codice della strada in modo che diventi possibile regolamen-

tare l'uso di questi veicoli destinandoli al servizio di soccorso, di rifornimento in quota e per motivi di lavoro sulla viabilità ordinaria e vietandone la circolazione sulle superfici naturali libere, pascoli, sentieri e viabilità forestale.



Foto: Lynx, MIS

