

ISSN 1016-9954



info

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

N. 49 · luglio 1998 · Edizione italiana



Blocco al Brennero giugno 1998

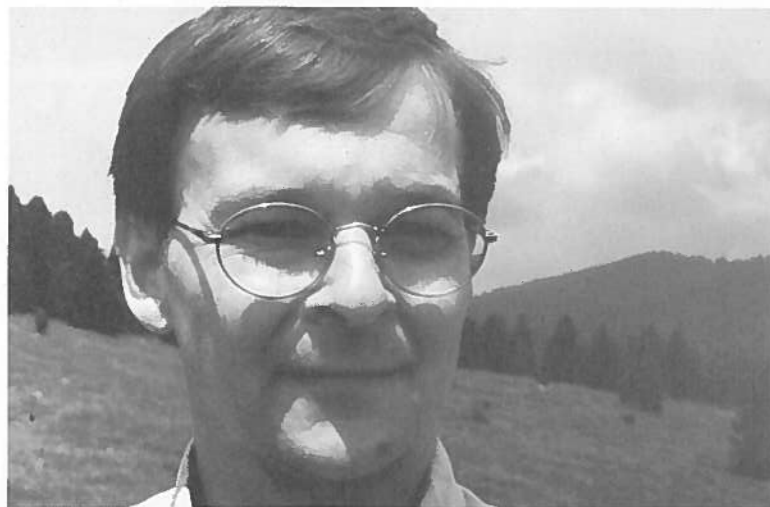
Alpi - Transito - Trasporti

www.cipra.org

«Gli ecologisti sono ottimisti»

Care lettrici, cari lettori

Qualche volta risulta difficile anche ai più irriducibili ottimisti credere ancora a progressi nel settore dei trasporti. Si sono fatti troppi passi falsi e si è perso troppo tempo. Allo stesso tempo però talvolta ci sono segni che danno qualche speranza. Il 19 maggio scorso



il Dreierlandtag – una seduta comune dei governi regionali di Tirolo, Alto Adige e Trentino – ha approvato una proposta che impegna i tre governi regionali ad intervenire presso i rispettivi governi centrali e presso l'UE per far approvare i seguenti provvedimenti:

- introduzione in tutta Europa di una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni che copra i costi infrastrutturali ed ambientali del traffico stradale;
- potenziamento dei tronchi ferroviari esistenti e costruzione di una protezione ottimale contro i rumori;
- introduzione del divieto di transito notturno per i mezzi pesanti e delle limitazioni di circolazione durante il fine settimana ed i giorni festivi, nonché controlli più severi dei tempi di percorrenza e di riposo. Simili richieste erano già state avanzate da questa parte, ma finora mai con tanta chiarezza. Anche se ci sono voluti 10 anni e anche se questa materia non è di competenza del Dreierlandtag, è bello vedere che è stato adottato il linguaggio della CIPRA.

Si dice che in Svizzera verrà introdotta la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPP), anche se deve ancora superare l'ostacolo del referendum. In base a questa tassa un mezzo pesante di 40 tonnellate pagherebbe circa 0,7 ECU/km.

L'UE accetterebbe in linea di massima l'attuale pedaggio del Brennero se esso venisse trasformato in una TTPP per tutto il tratto tra il Brennero e Kufstein. In base a questa imposta un mezzo pesante di 40 tonnellate pagherebbe circa 0,8 ECU/km.

Non è da escludere che in un futuro non troppo lontano questo tipo di TTPP venga adottata dall'Italia e dalla Francia. Al momento sembra un'utopia; ma cinque anni fa chi avrebbe mai osato sperare che l'Italia non avrebbe costruito nessun'altra autostrada transalpina?

Per il momento il governo italiano – secondo quanto comunicato dal ministero per i lavori pubblici a CIPRA Italia – non ha intenzione di costruire né l'Alemagna, né l'autostrada Cuneo-Nizza.

Motivo di giubilo per la popolazione alpina? Non proprio: il traffico nelle Alpi aumenta ancora, la lobby dei trasporti stradali lavora più intensamente che mai per mitigare le poche restrizioni in vigore (divieto di transito per i mezzi pesanti durante la notte, il fine settimana ed i giorni festivi) e nella regione alpina vengono progettate e costruite altre strade ad alta capacità.

Ma i risultati degli ultimi mesi sono un segnale importante: combattere, resistere, denunciare la follia dei trasporti e mostrare le alternative premia. Forse un segno che contro la valanga del traffico è possibile reagire e che non la si deve accettare assolutamente come destino delle Alpi. La massiccia partecipazione al blocco del Brennero è un segno che la popolazione alpina non è più disposta a sopportare tutto.

Troppo ottimismo? Anche se ci vogliono anni, anche se ci sono sempre ricadute, anche se non intendiamo fare apparire più rosea la realtà: gli ecologisti rimangono comunque ottimisti.

Helmuth Moroder,
1° Vicepresidente di CIPRA-International

SOMMARIO



TRANSITO ALPINO

- 4 Un colloquio non fa primavera
Cartina d'orientamento
- 5 Drastico aumento nei prossimi anni
- 6 Trasporti nella Valle del Reno:
applicare subito gli obblighi della Convenzione delle Alpi!
- 7 Opinioni
Posizioni della CIPRA nell'ambito del transito e dei trasporti
- 8 Il lungo e difficile cammino della verità dei costi
- 9 Ministri dei trasporti a favore della ferrovia
Società francese per la galleria del Fréjus: fallimento in vista?!

CRONACA

- 10 Le Alpi – Uno spazio vitale in una zona di tensione tra esigenze regionali e globali
Il futuro dei paesaggi culturali in Svizzera

PROGETTI CIPRA

- 11 Accademia estiva: ci sono ancora posti disponibili!

CONVEGNO ANNUALE

- 12 L'apertura del mercato dell'elettricità e le conseguenze per le zone montane
Programma, Iscrizione

CONVENZIONE DELLE ALPI

- 14 Congresso internazionale sul bosco di montagna ad Innsbruck
Presidenza della Convenzione della Alpi: problema irrisolto
Rinvio

LIBRO BIANCO – LIBRO NERO

- 15 «Siddharta» – Viaggio d'esplorazione nel paesaggio fluviale...
Chambéry-Torino: Un asse sotto alta tensione

NOTIZIE

- 16 Il gipeto: cronaca di un ritorno annunciato
Safari nelle Alpi
Mercantour-Alpi marittime: montagna senza confini
Sviluppo turistico invernale nel Brenta (Trentino)

PUBBLICAZIONI

- 17 Mountains of the World – A Global Priority
Uccelli delle Alpi
Politica dei trasporti e tutela dell'ambiente

AGENDA

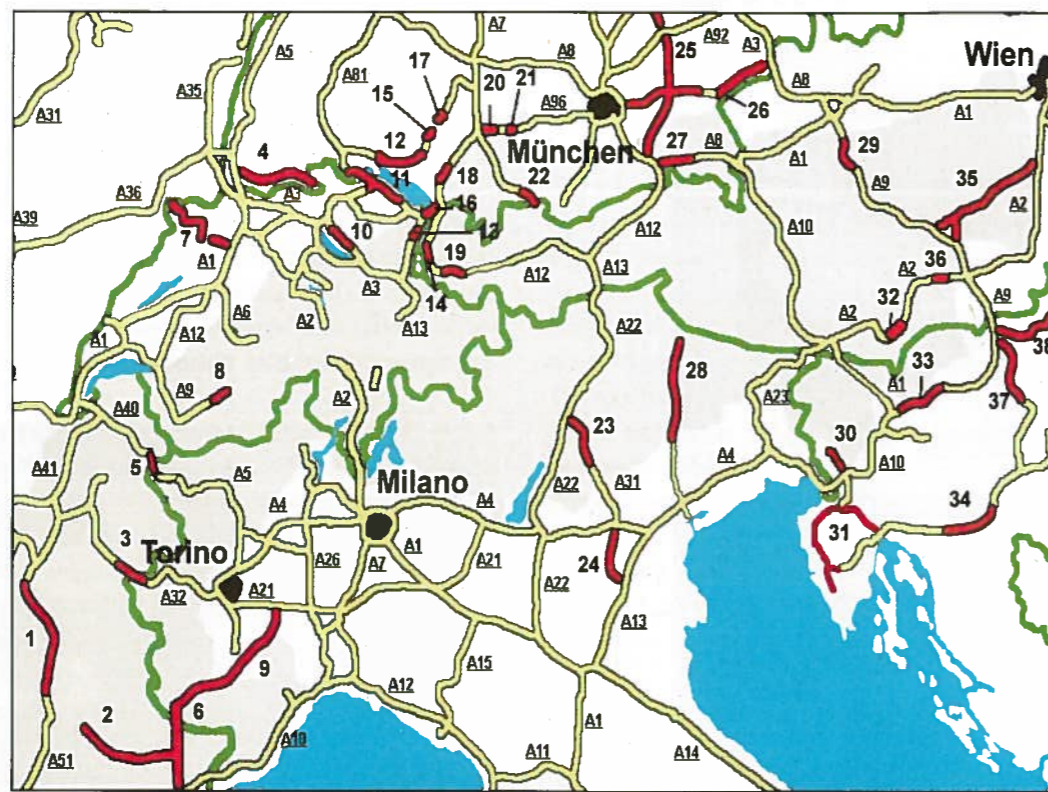
- 18 Agenda CIPRA

NOTIZIE BREVI

- 20 CIPRA Italia: nuove cariche sociali
9 miliardi di lire per unire la Valsesia alla Valle d'Aosta

Autostrade previste o in costruzione

- 1 Grenoble-Sisteron-Marseille
- 2 da Digne, attuale RN 202
- 3 A43 Chambéry - Torino
- 4 A 98 Lörrach a. Rh. - Waldshut
- 5 Tunnel del Monte Bianco
- 6 Nizza-Cuneo
- 7 Solothurn - Biel - Delle
- 8 A9 Sion - Siere
- 9 Asti-Cuneo
- 10 Collegamento A1/A3
- 11 Arbon - Konstanz - Singen
- 12 B31 ampliamento Stockach - Ravensburg
- 13 A13 completamento St. Magarethen - Oberriet
- 14 Feldkirch: Ambergtunnel 2. galleria
- 15 Ampliamento strada veloce Biberach - Ravensburg
- 16 S18 ampliamento strada veloce Bodenseeufer, collegamento A13/A14
- 17 Ampliamento strada veloce Biberach - Ravensburg
- 18 A96 completamento Wangen - Leutkirch
- 19 Ampliamento S16 Bludenz - Landeck
- 20 A96 completamento Memmingen - Mindelheim
- 21 A96 completamento
- 22 A7 costruzione fino alla frontiera
- 23 Autostrada Valdastico
- 24 A31 Vicenza - Rovigo
- 25 B15 strada federale Regensburg - Rosenheim
- 26 A94 München - Passau
- 27 A8 ampliamento a 6 corsie
- 28 Alemagna
- 29 A9 Autostrada Pyhrn
- 30 Gorizia - Razdrto
- 31 Kozina - Rijeka e Pula
- 32 A2 ampliamento Klagenfurt - Völkermarkt
- 33 A10 Lubljana - Vransko
- 34 A12 Karlovac - Bavna Gora
- 35 S 6 Semmering-Querung
- 36 A 2 ampliamento
- 37 A11 costruzione Krapina - Maribor
- 38 Maribor - Murska



Questa lista contiene solo progetti autostradali e non pretende di essere esaustiva

© 1998 CIPRA

«Un colloquio non fa primavera»

1. Incontro del 30 e 31 marzo 1998 a Vienna degli esperti sul protocollo «Trasporti»

Il 30 e 31 marzo 1998 si è svolto a Vienna l'incontro, presieduto dall'Austria, degli esperti in materia di ambiente e trasporti dei paesi firmatari della Convenzione delle Alpi. In tale circostanza, come stabilito dal Comitato permanente della Convenzione delle Alpi in occasione della sua decima riunione nel gennaio 1998, si sarebbero dovute chiarire le definizioni ed i concetti rimasti in sospeso, elencare i progetti stradali ad alta capacità presentati nei singoli paesi ed i problemi degli stati confinanti.

La prima nota amara è stata l'assenza dell'Italia, annunciata all'ultimo momento, ed il grado di dettaglio nella presentazione dei progetti stradali molto variabile da delegazione a delegazione. Sono però state ripetute anche le considerazioni pienamente confermate espresse da Austria e Liechtenstein contro opere stradali o completamenti della rete stradale ad alta capacità nelle vicinanze delle Alpi. La seconda nota amara consiste nel fatto che le singole delegazioni non percepiscono ancora la Convenzione delle

Alpi come uno strumento con un compito ed un potere risolutivo che vanno oltre i confini dei singoli stati. Esse continuano a non guardare al di là del loro naso e non vogliono occuparsi delle considerazioni delle parti contraenti che si trovano in una posizione di «sandwich» dei trasporti. Così purtroppo è mancata anche la discussione sui problemi degli stati confinanti con progetti di strade dirette verso i confini.

Finché il protocollo «Trasporti» non sarà riconosciuto come chiave di volta, anche dall'Austria, che in occasione della 4ª Conferenza delle Alpi a Brdo/Slovenia nel 1996 ha annunciato misure adeguate, il problema dei trasporti non si potrà certo risolvere. Inoltre questo nodo deve essere trattato permanentemente e non solo una volta ogni 2 o 3 mesi. Auspichiamo che il 22 e 23 giugno 1998 a Vienna, in occasione del 2º incontro degli esperti, si facciano dei passi avanti!

Peter HaBlacher
2º Vicepresidente CIPRA-International

Drastico aumento nei prossimi anni

Uno studio realizzato su incarico della Commissione europea dei trasporti preannuncia un drastico aumento del traffico di transito su tutto l'arco alpino del 75% per il traffico merci e del 36% per quello passeggeri per il 2010.

red - La situazione si presenta ancora più grave se si considerano singole regioni. Gli autori dello studio realizzato dalla Prognos AG di Basilea, dalla Regionalconsulting di Vienna e dalla ISIS di Parigi dal titolo «Study of the Development of Transalpine Traffic (Goods and Passengers) Horizon 2010» distinguono un corridoio occidentale, uno centrale ed uno orientale. Su quello orientale, con i flussi tra l'Italia e l'Europa centrale ed orientale si prevedono aumenti del 320% per il traffico passeggeri e del 160% per quello merci.

Il volume totale dei trasporti nel 2010 viene tuttavia calcolato senza tener conto dell'influsso di misure della politica dei trasporti, come la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. Queste misure influenzano secondo le ipotesi di lavoro degli autori solo il modal split. Non si prende nemmeno in considerazione che uno degli obiettivi della politica dei trasporti dovrebbe essere, se non una diminuzione, perlomeno una stabilizzazione del traffico attraverso le Alpi, grazie ad un rincaro adeguato dei trasporti.

Lo studio analizza l'effetto di diversi scenari sulla ripartizione del traffico di transito sulla strada e sulla ferrovia (modal split). Ogni scenario è una combinazione di diversi gradi di realizzazione delle due componenti politica dei trasporti e realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie.

La componente della politica dei trasporti si basa sugli obiettivi della politica dell'UE in quest'ambito.

I risultati di quest'analisi sono preoccupanti. Nel migliore dei casi la ferrovia potrà assumere 41% dei trasporti rispetto all'attuale 35%. Gli autori sottolineano che una realizzazione dei grandi progetti ferroviari difficilmente potrà contribuire all'aumento dei trasporti via ferrovia, se non sarà accompagnata da una politica dei prezzi volta a favorirla.

Ma, considerando gli aumenti del traffico transalpino, quali saranno i vantaggi per le popolazioni e l'ambiente delle Alpi rispetto ad oggi se fra dodici anni, nel migliore degli scenari presentati e cioè solo nel caso di una realizzazione di tutti i tunnel di base, i trasporti via ferrovia saranno solo il 41%?

Lo studio è la prova tangibile che l'attuale politica dei trasporti europea viaggia sul binario sbagliato e c'è da chiedersi quale sarà l'utilità di questi dispendiosi progetti in uno simile scenario.

La situazione del transito ha già oggi superato i limiti tollerabili e perciò non è accettabile che ci si affidi a nuove strutture ferroviarie come le NTFA e il tunnel di base del Brennero che non saranno sicuramente agibili prima dei prossimi 15-20 anni. È adesso che bisogna agire. Le strategie esistono:

1. una politica dei prezzi che rispetti la verità dei costi;
2. miglioramenti tecnici alle attuali linee ferroviarie permetterebbero di triplicare le capacità di trasporto in pochi anni;
3. riduzione dei trasporti inutili; solo con un rincaro adeguato sarà possibile migliorare l'efficienza;
4. favorire i cicli economici regionali: un grande margine di manovra è nelle mani di ogni singolo cittadino/a; noi come consumatori/trici possiamo contribuire alla riduzione dei trasporti se diamo la precedenza all'acquisto di prodotti locali e merce duratura.

Cari Lettori di CIPRA-Info,

da più di un anno stiamo inviando questo notiziario oltre che ai soci anche ad enti e ad altre persone non iscritte alla nostra associazione. Per poter far fronte ai costi di produzione e distribuzione ci permettiamo di chiedervi un piccolo contributo economico per continuare a inviarti questa rivista informativa sulle Alpi. Ricordiamo a chi volesse associarsi o rinnovare l'iscrizione, che la quota è di £ 50.000 da versarsi con il modulo di conto corrente postale allegato (indicando la causale socio); chi intendesse invece contribuire soltanto per l'invio del notiziario può farlo utilizzando lo stesso bollettino (indicando la causale Contributo CIPRA Info).

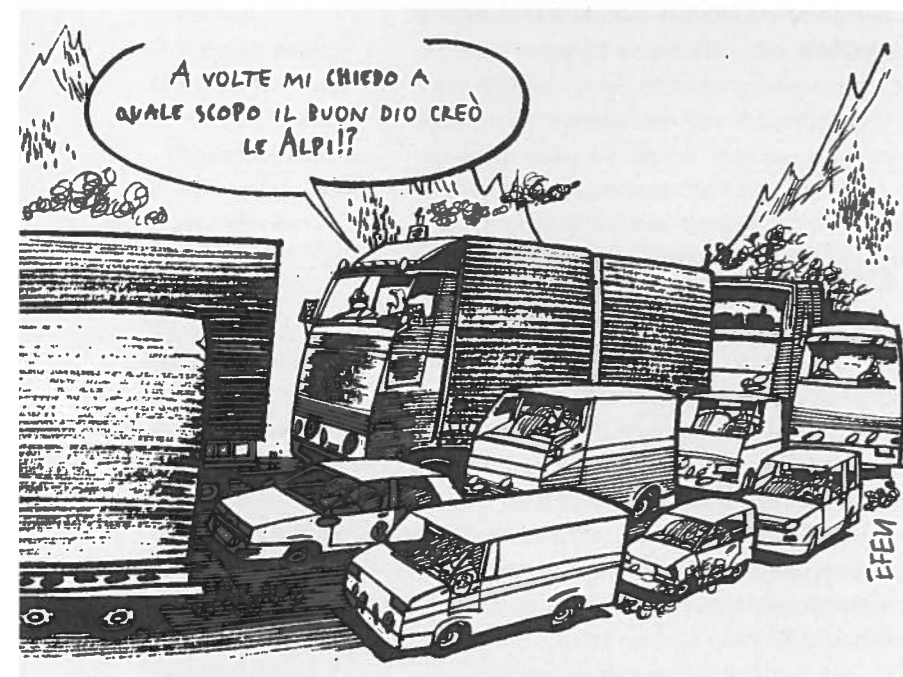
Trasporti nella Valle del Reno: Applicare subito gli obblighi della Convenzione delle Alpi!

L'articolo 2 della Convenzione delle Alpi, entrata in vigore nel marzo 1995, porta il titolo «Obblighi generali» e, per quanto riguarda i trasporti, si propone di «ridurre gli effetti negativi derivanti dal traffico interalpino e transalpino ad un livello tollerabile per l'uomo, gli animali, le piante e i loro habitat...». Ma a causa delle contrastanti diversità di vedute le trattative in corso dal settembre 1990 sulle dettagliate norme esecutive del cosiddetto protocollo «Trasporti» non hanno finora portato a nessuna conclusione.

A questo proposito negli anni passati il caso della «Alemagna» è stato sempre al centro delle discussioni. Dopo la chiara risoluzione del Consiglio dei ministri del governo federale austriaco del 3.9.1996 contro la progettata autostrada Alemagna diretta verso il confine dell'Austria e contro ogni proseguimento sul proprio territorio nazionale, su questo progetto stradale ad alta capacità che interessa Italia ed Austria è per ora sceso un gran silenzio.

Negli ultimi anni ha anzi preso sempre più chiaramente corpo la trasversale alpina Ulm – valle del Reno – San Bernardino – Milano come pietra di paragone e caso tipico per l'applicazione degli obiettivi stabiliti nel capitolo sul traffico della Convenzione delle Alpi. Il tragitto di questo asse di trasporti non richiede soltanto negoziati bilaterali, ma responsabilità dei cinque partner firmatari della Convenzione delle Alpi: Liechtenstein, Austria e Svizzera nella regione di confine della valle del Reno e Germania e Italia rispettivamente situate a nord e a sud delle strade di affluenza. I progetti presentati a Vienna il 30 e 31 marzo 1998

A volte mi chiedo a quale scopo il buon Dio creò le Alpi?!



nel corso dell'incontro degli esperti sul tema «Trasporti», voluto dal Comitato permanente della Convenzione delle Alpi, fanno temere il peggio. Da un lato la rete autostradale della Germania meridionale in direzione del confine sta per essere completata (A96, A7); dall'altro in Austria (Vorarlberg) sono in corso i preparativi per la superstrada Bodenseeufer (S18), quelli per l'ultima galleria per la circonvallazione di Feldkirch direttamente al confine del Liechtenstein e quelli per la costruzione in tutta fretta della seconda galleria dell'Ambergtunnel sulla A14; per finire in Svizzera sono previsti completamenti della rete stradale sulla strada del San Bernardino. Anche i più accaniti avversari delle iniziative anti-transito, non appena si è concluso l'accordo di transito in corso di trattativa tra Svizzera ed UE, hanno denunciato gli effetti della deviazione lungo la valle del Reno.

Il documento pubblicato nel 1998 dalla stessa Commissione Europea «Study of the Development of Transalpine Traffic – Horizon 2010» prevede il raddoppiamento del volume di passeggeri e di veicoli sulla strada del San Bernardino nell'arco di tempo 1992–2010.

A causa di questa potenziale minaccia per la valle del Reno e della mancata applicazione del protocollo «Trasporti», nell'aprile 1998 la CIPRA-International ha chiesto urgentemente che adesso i cinque stati contraenti applichino in questa regione i contenuti essenziali della politica dei trasporti della Convenzione delle Alpi, prima che si attuino iniziative irreversibili, che rendano impossibile la riduzione di effetti negativi ad un livello tollerabile per l'uomo, gli animali, le piante e i loro habitat.

La CIPRA individua la giusta maniera di procedere nell'immediata nomina di un gruppo di lavoro di esperti in materia di ambiente e trasporti, in rappresentanza degli stati interessati, per preparare un incontro dei ministri.

Peter HaBlacher

2. Vicepresidente CIPRA-International

Indicazioni bibliografiche:

Brandstetter, C.M. (Hrsg.): Das Ried – verlorenes Juwel? – ein Naturraum von internationaler Bedeutung. Argumente gegen seine Zerstörung. Bürs/Vorarlberg: C.M. Brandstetter Verlag 1998 (con il saggio di P. HaBlacher «Verkehr im Rheintal – Modellregion für die Umsetzung der Alpenkonventionsidee» con riassunto in inglese, francese ed italiano).



«Storicamente il San Bernardino è sempre stato un valico alpino per il traffico di persone. Non è stato progettato per il traffico pesante. Le possibilità di sorpasso sono scarse, sul percorso di 60 km soltanto 28 sono in galleria e anche in questi tratti vige il divieto di sorpasso. Non è accettabile un aumento del traffico con altri camion da 28 tonnellate o con l'ammissione di mezzi pesanti da 40 tonnellate. La conseguenza sarebbe l'ingolfamento, file di mezzi pesanti che avanzano lentamente e ulteriore motivazione a sorpassare in maniera azzardata.»

Dr. Peter Aliesch, Consigliere di Stato del Canton Grigioni



«Il completamento della rete stradale della superstrada del lago di Costanza S18, da noi rovinerebbe l'ultima grande palude continua della bassa valle del Reno. Questo significherebbe la perdita irreversibile di un biotopo d'alto valore. Inoltre questa stra-

da si trasformerebbe nel collegamento più diretto ed attraente tra Amburgo e Milano. Il risultato non sarebbe solo un ampliamento, ma anche una gran quantità di traffico in più.»

Erwin Mohr, sindaco di Wolfurt, Austria

OPINION

«L'autostrada A13 è stata ed è tuttora di fondamentale importanza per lo sviluppo economico del Moesano. Un aumento del traffico avrebbe però conseguenze negative sullo stato dell'aria, che da noi riscontra già attualmente dei livelli d'inquinamento preoccupanti, e dunque sulla salute e qualità di vita della popolazione della valle.»

Flavia e Luca Plozza, Roveredo



«Il Liechtenstein è la parte stretta di un imbuto. Se la bocca dell'imbuto, nella Germania meridionale e in Austria, diventa sempre più larga e può ricevere più traffico, sotto, nella stretta valle del Reno, uscita dell'imbuto, esce più traffico. La disposizione delle strade non porta nessuna soluzione, sono necessarie alternative che tolgano il traffico dalla strada.»

Dr. Felix Näscher, Responsabile dell'assessorato a foresta, natura e paesaggio del Principato del Liechtenstein



Posizioni della CIPRA nell'ambito del transito e dei trasporti

La CIPRA si basa sulla Convenzione delle Alpi, che nell'Art.2 par.2 lit.j stabilisce: «Le Parti contraenti prenderanno misure adeguate nel campo dei trasporti al fine 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 ...»

- 1992: Posizioni della CIPRA in occasione del convegno di Schwangau. Si tratta di richieste concrete nell'ambito dei trasporti, come quella di rinunciare a nuove strade di transito o quella di potenziare i collegamenti ferroviari in modo compatibile con l'ambiente (Testi CIPRA 10/93).
- 1994: Dichiarazione per la riduzione dell'impatto dovuto al traffico, in occasione della conferenza annuale di Belluno. Appello a cittadini/e affinché si impegnino a ridurre il traffico individuale e ai politici perché prendano misure efficaci per ridurre l'impatto del traffico (CIPRA Info 36).

- 1996: LA CIPRA elabora una proposta completa per il protocollo trasporti che tiene conto degli obiettivi espressi nell'Art.2 par.2 lit.j della Convenzione quadro. Questa proposta non viene accolta dagli Stati (CIPRA Info 41).
- 1996: Piano d'azione per l'applicazione della Convenzione delle Alpi: riduzione del traffico automobilistico nelle regioni turistiche, ad esempio con l'assunzione di misure volte a favorire i trasporti pubblici (abbonamento metà prezzo e gestione dei parcheggi) (CIPRA Info 42).
- 1997: Risoluzione contro il progetto autostradale attraverso le Alpi marittime (Mercantour). La CIPRA si oppone al progetto che minaccerebbe un territorio già molto sensibile attraversando vallate finora pressoché intatte e si appella ai governi di Francia ed Italia (CIPRA Info 45).
- 1997: Risoluzione per un divieto generalizzato alla circolazione notturna di mezzi pesanti nelle Alpi, allo scopo di migliorare le condizioni di vita delle popolazioni residenti (CIPRA Info 47).

Il lungo e difficile cammino della verità dei costi

Mentre nell'Unione Europea la discussione sulla verità dei costi nei trasporti è giunta ad un punto morto, in Svizzera già a partire dal 1999 i camion dovranno pagare una parte dei loro costi esterni (infrastrutturali ed ambientali). Tuttavia per il momento è ancora da decidersi se il nuovo sistema della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPP) potrà essere introdotto.

aw – Nel libro verde del 20 febbraio 1995 «Per costi onesti ed efficienti nei trasporti» per la prima volta la Commissione Europea ha calcolato i costi provocati dai trasporti: nei quindici stati della Comunità i trasporti causano costi per 250 miliardi di ECU, pagati non dai responsabili, ma dalla comunità. Questo non solo contrasta con la regola del principio di causalità ma, secondo il giudizio della Commissione Europea, altera enormemente la concorrenza. Tra l'altro: il 90% di questi costi derivano dai trasporti stradali.

Nella revisione della direttiva UE sui costi stradali («Eurovignetta») per la prima volta il gabinetto del commissario per i trasporti Kinnock ha tentato di fare un passo nella direzione della verità dei costi. Secondo la proposta i camion avrebbero dovuto pagare un'imposta di 0.03 ECU per chilometro per i costi esterni. Un'imposta supplementare era prevista per l'utilizzo di un cosiddetto «corridoio delicato», in particolare per l'area alpina. Ma il Consiglio dei ministri per i trasporti dell'Unione Europea e poi il Parlamento Europeo hanno sconvolto la proposta. I ministri dei trasporti dell'Unione Europea sono eventualmente disposti ad accettare un'imposta più alta solo per l'asse del Brennero. Nell'UE il cammino verso la verità dei costi è lungo e faticoso.

«Distorsione della concorrenza»: il traffico stradale non copre i propri costi



Wolfgang Zangl

In Svizzera i preparativi per l'introduzione di un'equa tassazione del traffico pesante sono a buon punto: il fondamento di diritto costituzionale c'è, l'apparecchio di registrazione è stato provato, la legge esecutoria è varata. Solo un risultato negativo alle urne il 27 settembre 1998 potrebbe far fallire il progetto. Le lobby dei camionisti hanno infatti promosso il referendum contro la legge esecutoria sulla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPP). A questo punto sarà il popolo a dire l'ultima parola.

La legge TTPP prevede che in futuro in Svizzera tutti i camion debbano pagare un'imposta per i costi esterni e precisamente dell'ammontare di un massimo di 3 centesimi per chilometro e per tonnellata di carico autorizzato. Perciò un camion di 28 tonnellate dovrebbe pagare un'imposta fino a 84 centesimi (circa 0.51 ECU) per ogni chilometro percorso su strade svizzere, mentre un camion di 40 tonnellate dovrebbe versare fino a 1.20 franchi (circa 0.73 ECU). Questa disciplina riguarda tutti i camion che circolano sulle strade svizzere, sia che si tratti di traffico interno, di export, di import o di transito.

In virtù della TTPP, si prevede di ricavare ogni anno un miliardo e mezzo di franchi. Questo denaro dovrà essere speso per la modernizzazione delle infrastrutture dei trasporti, ferrovie e strade. Tra l'altro gli introiti della TTPP porteranno un considerevole contributo per il finanziamento delle due gallerie ferroviarie alpine del Lötschberg e del Gottardo (NTFA).

Il miliardo e mezzo di franchi equivale all'incirca ai costi esterni annuali del traffico camionistico calcolati per la Svizzera per danni agli edifici, alla salute, per inquinamento dell'aria e rumore. Se si dovessero calcolare altri costi esterni, per esempio per danni alle foreste e al clima, secondo il testo costituzionale la tassa potrebbe essere aumentata.

Ma per prima cosa la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni deve superare l'ostacolo del referendum del 27 settembre.

Ministri dei trasporti a favore della ferrovia

A conclusione del loro incontro dell'ottobre 1997 i ministri dei trasporti di Italia e Francia, Gaysot e Burlando, «d'accordo con i loro colleghi responsabili dell'ambiente, la signora Voynet ed il signor Ronchi» hanno manifestato «il desiderio di trasferire su rotaia una crescente parte del traffico merci attraverso le Alpi».

jm – Come si può notare l'affermazione dei ministri corrisponde, parola per parola, al paragrafo della Convenzione delle Alpi dedicato ai trasporti.

Oltre alla linea ferroviaria litoranea che collega Marsiglia a Genova, che sarà oggetto di investimenti infrastrutturali, altri due assi sono stati al centro dell'attenzione delle autorità dei due paesi: l'asse Lione-Torino e quello Nizza/Ventimiglia-Cuneo. Per queste due linee che svolgono un ruolo importante nel futuro delle Alpi italo-francesi, la scelta della ferrovia dovrebbe imporsi con grande malcontento delle lobby autostradali.

Lione-Torino

Per concretizzare i loro propositi, i due governi hanno «confermato la loro volontà di promuovere il progetto di una (nuova) galleria ferroviaria transalpina per il collegamento Lione-Torino» per il trasporto merci e passeggeri.

Nizza-Cuneo

Per quanto riguarda il collegamento autostradale Nizza-Cuneo, i due governi hanno prorogato fino al suo compimento nel 1999, il mandato della Commissione intergovernativa finora incaricata del progetto Mercantour, perché possa «in particolare portare a compimento lo studio di una soluzione ferroviaria alternativa che utilizzi la linea Nizza/Ventimiglia-Breil sur Roya-Cuneo».

Nuovo esame di tutte le trasversali alpine

I due governi hanno anche stabilito l'istituzione di un gruppo di lavoro italo-francese «incaricato di allargare l'esame al livello della trasversale dell'arco alpino» nella prospettiva di «ristabilire l'equilibrio tra i mezzi di trasporto».

Senza aspettare la conclusione di questi studi – il ministro italiano ha dichiarato la sua intenzione di completare il raddoppiamento della linea Ventimiglia-Genova – i due governi hanno chiesto alle loro compagnie ferroviarie un allargamento dell'attuale linea del Fréjus e una riduzione dei tempi di percorrenza per il traffico merci. Speriamo che queste decisioni e queste misure rimettano seriamente in discussione il progetto di galleria sotto il Mercantour e la rete autostradale (due autostrade nord-sud e due est-ovest solo nella parte francese) che lo giustifica.



Si vuole il trasferimento su rotaia del traffico merci

Fallimento in vista?!

«Basterebbero» tre miliardi di franchi francesi a salvare la Société française du tunnel sous le Fréjus (STRF) da un fallimento. Il tracciato dell'autostrada «de la Maurienne», nonostante i numerosi avvertimenti delle associazioni locali, non è stato sufficientemente analizzato.

red – Le difficoltà incontrate hanno provocato un'esplosione dei costi che oggi la STRF non è più in grado di sostenere. Risultato: la collettività dovrebbe pagare perché l'ultimo tratto possa essere costruito...

Nella valle della Maurienne, ad ovest di Chambéry, da anni le associazioni locali recitano la parte di Cassandra. La Société française du tunnel sous le Fréjus (STRF) non le ha ascoltate ed ha aperto in questa valle stretta e tortuosa il cantiere dell'«autoroute Maurienne», che porta alla galleria del Fréjus. Nel giro di quattro anni i costi per l'autostrada A43 sono saliti da 6,5 a 8,5 miliardi di franchi francesi. I motivi di questo disastro sono molteplici e la STRF accumula colpe.

Problemi tecnici e concorrenza

I problemi geologici non sono stati esaminati sufficientemente e questo ha causato pesanti costi aggiuntivi.

Secondo le previsioni la galleria del Monte Bianco e quella del Fréjus intorno al 2010 sarebbero state saturate. Lo sviluppo del traffico attraverso il Brennero e la previsione del proseguimento delle trasversali alpine in Svizzera dovrebbero invertire questa tendenza. Le prospettive finanziarie della STRF sono catastrofiche, da qui l'attuale ricerca di 3 miliardi di franchi francesi per risolvere la società. Le società per azioni locali non sono in grado di reperire questo nuovo capitale. Ormai solo lo Stato francese può impedire il fallimento della STRF.

Un progetto che appartiene al passato

La A43 si iscrive perfettamente nella logica stradale appartenente al passato. In molti hanno sollecitato un miglioramento ed una valorizzazione della linea ferroviaria Chambéry – Torino. La loro voce è stata soffocata con la distribuzione a tutta la popolazione della valle della Maurienne di begli opuscoli su carta lucida che elogiavano i vantaggi della «autostrada verde» A43.

Dreiländertreffen della Soroptimist International ad Interlaken

«Le Alpi – uno spazio vitale in una zona di tensione tra esigenze regionali e globali»

In occasione dell'incontro del Dreiländertreffen della Soroptimist, più di 200 donne si sono occupate dell'immagine delle Alpi, delle Alpi come zona di tensione in quanto spazio vitale e regione economica, di tutela delle Alpi, del transito alpino e del futuro delle Alpi.



La tutela delle Alpi nel piano d'azione della Soroptimist International

ri – La Soroptimist International (SI) è la maggiore service-organisation al mondo di donne che lavorano. Si tratta di un'organizzazione non governativa indipendente da partiti politici e da credi religiosi. I suoi obiettivi sono la tutela dei più alti valori etici nella vita professionale e lavorativa, ma anche in altri settori della vita, l'impegno per i diritti umani ed in particolare per il miglioramento della condizione femminile. Il Dreiländertreffen è un'iniziativa periodica che si propone di agevolare il raggiungimento degli obiettivi della SI.

Si è richiamata l'attenzione sull'importanza di superare i confini linguistici per rendere possibile una «politica alpina» unitaria. Si è anche sottolineato il fatto che gli sviluppi nella regione alpina devono essere visti

come conseguenza di scelte consapevoli e non come uno «sviluppo voluto da Dio». Il modo ad esempio in cui effettuiamo i trasporti e la quantità di traffico che siamo disposti a tollerare sono scelte che noi, nell'ambito economico dell'Europa, alla quale finora manca un efficace contrappeso sul piano politico, dobbiamo influenzare anche attraverso azioni locali. Per quanto riguarda lo sviluppo delle Alpi, il Dreiländertreffen si è concluso con il proposito di prendere posizione in una forma appropriata.

Risoluzione

«In occasione del Dreiländertreffen delle donne di lingua tedesca iscritte alla Soroptimist, incontro che si è tenuto dal 1° al 3 maggio 1998 ad Interlaken, si è deciso che la tutela e lo sviluppo sostenibile della regione alpina devono entrare nel piano di azione della SOROPTIMIST INTERNATIONAL Europa».

Congresso di Sörenberg/LU/CH

Il futuro dei paesaggi culturali in Svizzera

Il 28 e 29 maggio 98 nel cuore dell'Entlebuch si sono riuniti più di 150 partecipanti per discutere sul futuro dei paesaggi culturali in Svizzera. Il luogo non è stato scelto a caso, infatti si trova nel centro del progetto di riserva per la biosfera dell'Entlebuch. Andando dal molto (troppo) generale al concreto, gli interventi sono stati di alto livello, informativi con talora una punta di provocazione.

red – Ma che cosa avevano in mente le persone che hanno scelto il termine generico di «riserva di biosfera» per definire lo strumento di realizzazione del programma dell'UNESCO sull'uomo e la biosfera (MAB)? La creazione di una «riserva di biosfera» in una regione come l'Entlebuch ha bisogno del massimo coinvolgimento delle persone del posto, dal semplice cittadino alle autorità locali, passando attraverso tutti gli altri attori. Il termine «riserva» costituisce il primo problema a livello delle campagne di comunicazione. Ha una connotazione negativa, soprattutto per gli abitanti delle regioni periferiche. Alcuni relatori hanno accuratamente evitato questa parola, sostituendola con l'espressione «regione di biosfera».

Si è discusso anche sulla necessità di integrare la Svizzera nella rete di «riserve di biosfera» dell'UNESCO. La valutazione delle potenziali zone deve essere fatta sulla base di criteri specifici per la Svizzera, che vanno sviluppati. Il controllo e la verifica devono essere assunti da istituzioni indipendenti.

Secondo Rodewald (Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio) la «riserva di biosfera» non è che uno strumento per uno sviluppo a lungo termine dei paesaggi culturali. Infine la Svizzera potrebbe introdurre nel territorio dei parchi naturali regionali, oggi diffusi nei paesi vicini, il successo dei quali è innegabile.

In tal senso, il carattere transnazionale di queste «riserve» o «parchi» non farebbe che aumentarne l'interesse.

«Obiettivo sulle Alpi»: Labeling – Opportunità per il futuro

Accademia estiva: ci sono ancora posti disponibili!

L'Accademia estiva «Obiettivo sulle Alpi» in Liechtenstein (v. CIPRA-Info 48) durerà dal 17 agosto al 23 ottobre 1998. Alla chiusura di redazione c'erano ancora posti disponibili. Indipendentemente dal termine di iscrizione la direzione del progetto ha perciò deciso di accettare ancora iscrizioni. Nel caso che persone interessate non possano pagare la tassa d'iscrizione è prevista una riduzione o anche un'esenzione dai costi di partecipazione.



Luoghi e alloggi idillici dove si svolgerà il corso

l'intero corso è strutturato in moduli e si compone di un corso base e di un corso di approfondimento. Informazioni più dettagliate riguardo ai docenti si possono trovare su Internet (www.cipra.org/accademia).

Comprensione di fondo dei processi specifici delle Alpi

Nelle prime due settimane dell'Accademia estiva i/le partecipanti affrontano, all'interno di 10 unità didattiche, diversi temi attuali trasversali rispetto alle Alpi e approfondiscono i problemi sollevati ricorrendo a conoscenze di diverse discipline. In primo piano sarà posta la trasmissione di una comprensione di fondo della portata dei processi specifici delle Alpi. Particolare importanza verrà posta allo stretto intreccio reciproco dei temi considerati, nonché con i problemi concreti dell'area alpina e con la Convenzione delle Alpi.

Nel modulo base verranno trattati i seguenti argomenti: mito delle Alpi e realtà, sfondo culturale e politico, problemi specifici delle Alpi e fattori di tali problemi, gli attuali approcci nazionali e internazionali alla soluzione dei problemi delle Alpi, obiettivi di sviluppo per le regioni alpine, linee di fondo di uno sviluppo sostenibile, popolazione e insediamenti, turismo e trasporti, agricoltura e selvicoltura, energia, industria, sviluppo e protezione della natura e del paesaggio.

Corso di approfondimento «Labeling – opportunità per il futuro»

Nel corso di approfondimento i/le partecipanti affrontano un tema di approfondimento diverso ogni anno. La prima edizione dell'Accademia estiva è dedicata al tema «Labeling: opportunità per il futuro».

I partecipanti imparano a conoscere i marchi attualmente esistenti, lo scopo che si prefiggono e qual è la

loro efficacia, imparano a conoscere le condizioni economiche, sociali e regionali che devono essere prese in considerazione durante l'introduzione, imparano a conoscere, sulla base di progetti concreti, i diversi marchi per prodotti, servizi, paesaggi e ambienti naturali di diverse regioni delle Alpi, prendono conoscenza di come i marchi sono intrecciati con altri strumenti della politica regionale.

Vengono affrontate tutte le domande che sorgono nelle diverse fasi del labeling (fase iniziale, fase di progettazione, introduzione e applicazione, valutazione).

Svolgimento di un progetto come punto d'incontro tra teoria e prassi

Nell'introduzione i/le partecipanti apprendono conoscenze di base sul labeling. Seguirà una preparazione allo svolgimento del progetto su questo tema. Questa parte del corso rappresenta il punto d'incontro tra teoria e prassi e serve alla preparazione metodologica, tecnica ed organizzativa per lo svolgimento del progetto.

Distribuiti nelle diverse regioni dell'arco alpino i/le partecipanti sviluppano in piccoli gruppi diversi progetti relativi al tema di approfondimento. Essi vengono seguiti nella fase preparatoria da docenti, quindi vengono seguiti da persone competenti in loco. In tal modo gli studenti e le studentesse del corso ampliano la loro competenza sociale, pratica e tecnica nel campo del tema di approfondimento sulla base dei problemi che si incontrano concretamente.

L'esito dei progetti viene analizzato, presentato e discusso in collaborazione con il personale docente. Con un lavoro comune viene elaborata una sintesi che verrà pubblicata nella relazione finale dell'Accademia estiva. I risultati delle ricerche verranno presentati pubblicamente.

Convegno annuale della CIPRA, Grand Hotel, Locarno 22-24 ottobre 1998

L'apertura del mercato dell'elettricità

Un'inversione di tendenza non è possibile: il mercato europeo dell'elettricità è sulla via della liberalizzazione. A seconda dei paesi questo avverrà più o meno rapidamente ed ovunque c'è grande disorientamento. In particolare le Alpi, con il loro enorme potenziale di energia idroelettrica, sono toccate da vicino.

red - Quali sono le prospettive socio-economiche per le regioni di montagna, quali quelle ecologiche? Il Convegno annuale della CIPRA 1998, organizzato dalla Pro Natura, offre l'occasione per discussioni, scambi d'opinione ed informazioni su questo tema.

Il futuro energetico nelle Alpi

L'apertura del mercato dell'elettricità e le conseguenze per le zone montane

Giovedì 22 ottobre 98

18.00 **Saluto e apertura dell'esposizione**
19.00 **Cena**

Liberalizzazione del mercato dell'elettricità e produzione di energia (Venerdì 23 ottobre 98)

09.00-09.30 **Politica del mercato dell'elettricità dell'Unione Europea**
Mercato europeo dell'elettricità: sviluppo, prospettive, direttive dell'UE sull'apertura del mercato

Christian Egenhofer,
Centre for European Policy
Studies, Bruxelles

09.30-10.00 **Il futuro dell'energia idroelettrica nel libero mercato**
Miglioramento dell'efficienza degli impianti esistenti, sviluppo dell'energia idroelettrica, significato degli investimenti nell'energia idroelettrica, stranded investments

Unione delle centrali svizzere
di elettricità UCS

10.00-10.45 Domande e pausa caffè

10.45-11.10 **Energia idroelettrica e promozione regionale**
Prospettive socio-economiche per la zona montana

Klaus Huber, consigliere di
stato del canton Grigioni

11.10-11.35 **Condizioni ecologiche necessarie per favorire l'energia idroelettrica**
Acque residue, tutela del paesaggio naturale, tutela delle acque

Dr. Suzanne Muhar, Uni für
Bodenkultur Wien

11.35-12.00 **L'importanza dell'ecoelettricità per le zone montane**
Bilancio ecologico, verità dei costi, green pricing, borsa dell'elettricità ecologica, elettricità ecologica e libero mercato

Jochen Markard, Ökoinstitut,
Friburgo in Brisgovia

12.00-14.00 Domande e pausa pranzo

14.00-16.00 **Tavola rotonda con gli oratori della mattina: quali conseguenze ha la liberalizzazione del mercato dell'elettricità per le zone montane?** Quali possibilità offre l'utilizzazione dell'energia idroelettrica nelle zone montane per uno sviluppo sostenibile?

Moderatore Hans-Peter
Guggenbühl, giornalista
indipendente, Zurigo

16.30-17.30 1. Workshop: Alpi ed energie rinnovabili
- Energie rinnovabili: quali e quante? - approvvigionamento energetico decentrato e circuiti regionali: analisi costi-profitto, plusvalore, posti di lavoro, paragone economico tra vari metodi di produzione
2. Workshop: strumenti per la promozione delle energie rinnovabili nella regione alpina: strumenti direttivi, certificazione
3. Workshop: giochi di simulazione di politica energetica

17.30-19.30 Esposizione, Multivisione, Navigare sulle pagine Web che trattano il tema «energia». Nella foresta cresce il calore; Energia solare; Video: elettricità idrica e liberalizzazione del mercato della corrente elettrica, H.-P. Guggenbühl, Zurigo; Greina Video; «Environnement et bassins versants» Jacques Blanquet, Alfortville.

Transito transalpino di elettricità (Sabato 24 ottobre 98)

09.00-09.20 **Trasporto di elettricità nel libero mercato: problemi con la rete vari modelli: posizione di monopolio, soluzione statale, rete europea di collegamento, controllo dei prezzi**

Antoine Bonduel Institut de
prospettive des marchés en
Europe, Francia

09.20-09.40 **Traffico transalpino di elettricità**
Esigenze degli enti dell'elettricità alla rete di distribuzione

ancora da stabilire

09.40-10.00 **Accesso alla rete: a quali condizioni?**
Aspetti economici e giuridici

U. Näf, Ufficio federale
dell'energia

10.00-10.20 **Autostrade d'elettricità e tutela del paesaggio**

R. Rodewald, Fond. per la
protezione del paesaggio

10.20-11.00 Domande e pausa caffè

11.00-12.30 **Tavola rotonda con gli oratori del sabato: le Alpi come piattaforma girevole dell'Europa?**

Moderatore Hans-Peter
Guggenbühl

13.00-17.00 Escursioni
1. Valle Maggia, Val Bavona: protezione delle acque, delle golene, paesaggio culturale, energia idroelettrica
2. Progetti innovativi in campo energetico in Ticino

e le conseguenze per le zone montane

L'energia idroelettrica ha un'enorme importanza nelle Alpi. Tuttavia rimane da indagare quali possibilità, quali vantaggi e quali svantaggi offrano la liberalizzazione del mercato dell'elettricità e gli eccessi d'offerta. Il mercato dell'elettricità ubbidisce alle regole di mercato internazionali: l'apertura ad est ha abbassato i prezzi, la situazione congiunturale ha diminuito il consumo. Sul piano politico l'UE svolge un ruolo determinante. Le Alpi in quanto «produttrici» non sembrano raggiungere una politica energetica coerente e non valorizzano i loro vantaggi. Troppi gli attori, troppi gli interessi divergenti.

Qual è il futuro dell'energia idroelettrica nel contesto della liberalizzazione? Le opinioni sono diverse e scenari catastrofici si oppongono a previsioni ottimistiche.

Per poter trattare la problematica in questione nella maniera più ampia possibile nel Convegno annuale della CIPRA, il tema è stato diviso in due blocchi: da una parte la produzione di elettricità e dall'altra il suo trasporto e la sua distribuzione. Verrà data la parola ad una vasta rappresentanza di persone direttamente interessate: autorità locali e regionali, esponenti della protezione dell'ambiente e dei produttori. Gli oratori discuteranno insieme anche in una tavola rotonda dove il pubblico avrà la possibilità di prendere parte al dibattito. Ci saranno anche workshop e presentazioni di tipo multimediale (internet, video, poster). Delle escursioni infine daranno la possibilità di osservare sul posto le possibili conseguenze della liberalizzazione sulla produzione di energia e sull'ambiente.

Iscrizione

Con la presente comunico la mia partecipazione al Convegno annuale della CIPRA 1998 a Locarno. Provedo a versare la tassa di iscrizione di 320 franchi svizzeri (210 franchi svizzeri per i membri della CIPRA), comprendente 2 cene, 2 pranzi, escursione guidata, una copia degli atti del convegno, mediante:

- Bonifico bancario o versamento (senza spese per il beneficiario, allego copia della ricevuta)
 Assegno allegato
 Pagherò la tassa d'iscrizione a Locarno

Conto postale CP 40-331-0, Pro Natura, Postfach, 4020 Basel
Con la nota: CIPRA Jahresfachtagung 98

Prenotazione dell'albergo

- Vorrei pernottare al Grand Hotel**** di Locarno al prezzo di CHF 65 per notte e per persona (colazione inclusa)
 preferisco un albergo più conveniente nelle vicinanze
 in camera singola (supplemento di CHF 20)
 in camera doppia con il signor/la signora _____
 organizzo per conto mio il pernottamento

Il numero di camere disponibili al Grand Hotel è limitato. Se ci dovessero essere troppe prenotazioni provvederemo all'alloggio in un altro albergo.

Pernottamenti

21/22 22/23 23/24 24/25 Signor Signora

cognome _____ nome _____

funzione/associazione _____ indirizzo _____

telefono _____ fax _____

Iscrizione da inviare entro
il 5 ottobre 1998 a:

Pro Natura

Postfach, CH-4020 Basel

Telefax

0041 (0) 61 317 92 66

Escursioni

- parteciperò ad un'escursione di sabato
 non parteciperò a nessuna escursione

Congresso internazionale sul bosco di montagna ad Innsbruck

Alla fine di aprile 1998 il ministero federale austriaco dell'agricoltura e delle foreste ha invitato ad Innsbruck per un Congresso internazionale sul bosco di montagna importanti rappresentanti dell'amministrazione forestale, dei proprietari di boschi, delle associazioni ambientaliste e dei ricercatori. Con questa iniziativa l'Austria ha inteso fornire una piattaforma per la prosecuzione della messa in atto del protocollo «Foreste montane».

Nella prima parte del congresso si è analizzata la situazione della legislazione forestale nei singoli stati firmatari della Convenzione delle Alpi. Questo ha reso possibile fare il punto della situazione: si è manifestata una necessità di recupero nazionale molto diversificata. Ciò vale per le condizioni «tollerabili per il bosco di montagna» previste nel protocollo (soprattutto eccesso di sostanze inquinanti nell'aria ed eccedenza di cervidi), ma nei singoli stati firmatari anche per le dimensioni dell'incentivazione delle attività culturali nazionali che sono distanti in maniera molto varia dall'obiettivo del protocollo «Foreste montane».

Finora i proprietari di boschi non erano stati coinvolti a sufficienza nella discussione sul protocollo «Foreste

montane». Al congresso di Innsbruck questo dialogo è stato il contributo più importante per l'accettazione del protocollo.

Ma il congresso ha cercato anche il dialogo tra attività forestali e protezione della natura. Il protocollo «Foreste montane» non trova solo l'assenso dell'economia forestale, ma anche quello delle associazioni ambientaliste – ci lega molto più di quanto spesso ci divideva sul tema della certificazione.

Ciò che oggi costituisce la «crisi della Convenzione delle Alpi» è un po' la conseguenza di diversi interessi economici. Ma in parte è anche la conseguenza della mancanza di un individuale «andare verso l'altro reciprocamente» ed anche il risultato della tattica di negoziazione che diventa sempre più impersonale e non sempre efficace. In occasione del Congresso sul bosco di montagna non c'è stato il minimo sentore di tutto questo.

Dr. Herbert Scheiring



Al convegno sul protocollo «Foreste montane» nessuna traccia della crisi della convenzione delle Alpi

Rinvio

red. – La riunione del Comitato Permanente prevista per maggio 1998 è stata rinviata ad ottobre. Il Dr. Milan Naprudnik, presidente del Comitato Permanente della Conferenza delle Alpi, in una presa di posizione nei confronti della rete di comunicazione «Medienetzwerk Alpen» ha dichiarato: «Pensavamo di convocare la seduta a maggio in modo da poter preparare (senza nervosismo) la documentazione per la Conferenza delle Alpi. Dopo aver discusso con i presidenti delle delegazioni ... abbiamo però deciso che sarebbe stato opportuno legare la data della riunione a quella della Conferenza delle Alpi: il rinvio ad una data intermedia (14 giorni prima della Conferenza delle Alpi) permetterà comunque una puntuale preparazione dei documenti in vista della Conferenza delle Alpi.»

Notizia dell'ultimo minuto:

Su desiderio della Germania è stata fissata una riunione del Comitato Permanente per il 7 luglio (tema principale: protocollo «Trasporti»)

Presidenza: problema irrisolto

red. – Il turno di presidenza della Conferenza delle Alpi si estende ufficialmente per un periodo di due anni. Da ben quattro anni la Slovenia detiene la presidenza e la lascerà in autunno, in occasione della Conferenza delle Alpi. Degli altri paesi che finora hanno ratificato la Convenzione delle Alpi soltanto il Liechtenstein non ha ancora assunto la presidenza. Perciò i partner firmatari della Convenzione delle Alpi si aspettavano che il prossimo autunno il Principato sarebbe succeduto alla Slovenia nella presidenza. Ma adesso, a sorpresa, il governo del Liechtenstein ha comunicato che non lo farà. A suo avviso, per il momento, questo compito non gli permetterebbe di rappresentare in maniera adeguata gli interessi del paese all'interno dei vari organi della Convenzione delle Alpi.

In questa situazione è stato detto che l'Italia vorrebbe ratificare alla svelta e sarebbe così candidata alla presidenza. L'interesse per la presidenza è stato confermato dal ministero dell'ambiente italiano. Ma quest'anno sarebbe ancora troppo presto perché è improbabile che la ratifica avvenga prima della prossima Conferenza delle Alpi.

Caso esemplare per il Libro bianco

«Siddharta» – Viaggio d'esplorazione nel paesaggio fluviale...

In un progetto ripetutamente premiato, affascinante e non comune dell'esperto di natura e ambiente Hansruedi Berger, gli abitanti di Prättigau (Grigioni, CH) – in particolare bambini e giovani – hanno imparato a conoscere e ad apprezzare il valore del paesaggio fluviale di Landquart per gli uomini e per la natura.

Secondo il motto «un piccolo progetto per ogni comune» si sono dovute sviluppare visioni per una regione di Landquart più naturale. Scopo degli organizzatori era quello di far vivere e comprendere il paesaggio fluviale ai partecipanti. Così non ci si è occupati solo di natura, ma agli interessati si sono date informazioni anche sulla cultura e sulla storia.

Gli organizzatori non si sono voluti accontentare soltanto di sensibilizzare la popolazione: la conclusione del progetto è consistita in azioni volte a realizzare in ogni comune un piccolo, ma visibile, miglioramento

nella direzione del mantenimento della molteplicità biologica. Anche qui dovevano per prima cosa essere raccolte le idee degli abitanti. Uno dei molti risultati positivi del programma è stato un sentiero didattico fluviale allestito dagli allievi.

«Siddharta» è un esempio di un progetto ambizioso che, tanto per gli organizzatori quanto per i partecipanti, ha rappresentato una vera sfida e che è stato un successo anche grazie all'attiva partecipazione di singole persone, gruppi, classi scolastiche ed associazioni.

«Le parti contraenti promuovono l'istruzione e l'aggiornamento, nonché l'informazione pubblica in relazione agli obiettivi, alle misure e all'attuazione del presente protocollo.» (Protocollo «Protezione della natura e tutela del paesaggio» della Convenzione delle Alpi, Art. 21)



Imparare a conoscere il valore del paesaggio fluviale

La CIPRA, con la collaborazione delle associazioni aderenti, raccoglie informazioni su attività e progetti concreti: casi esemplari che contribuiscono a conservare la molteplicità naturale e culturale (Libro bianco) o che ne provocano la distruzione o il degrado (Libro nero), che favoriscono o che ostacolano lo sviluppo sostenibile. Presso la sede della CIPRA-Internazionale e presso le rappresentanze nazionali si possono ritirare i moduli per la segnalazione di casi esemplari.

Chambéry – Torino

Un asse sotto alta tensione

Da oltre 10 anni la Francia e l'Italia hanno intenzione di realizzare una linea elettrica a 2 circuiti di 400 000 volts che colleghi Chambéry e Torino attraverso il passo del Moncenisio.

Una trama di fili lunga più di 150 km, sostenuta da 300 piloni alti dai 30 agli 80 metri costeggerebbe paesi di montagna, sentieri, località storiche, pareti per scalate, traiettorie di volo libero, luoghi d'inventario, zone ricche di biotopi, progetti Natura 2000 e perfino il Parco nazionale della Vanoise, deturpando tutto ciò che costituisce la ricchezza di questa regione alpina.

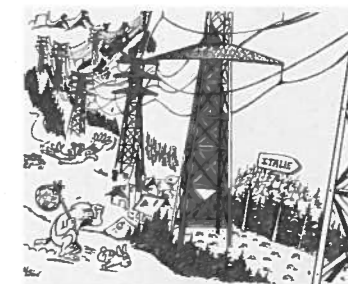
La pubblica utilità di questo progetto non è mai stata dimostrata né dalle compagnie per l'elettricità, né dai ministeri interessati, mentre un rapporto pubblicato da Greenpeace nel maggio 1996 dimostra che «se gli scambi di corrente presentano vantaggi innegabili in quantità limitate, il loro sviluppo massiccio da parte

della Francia è una strategia perdente per i cittadini di questo paese e per quelli di altri paesi».

Azioni legali, manifestazioni, dibattiti, hanno portato, grazie al dinamismo delle associazioni, al sostegno popolare e all'appoggio di numerosi politici francesi ed italiani, a che la realizzazione di questa infrastruttura disastrosa sia respinta... solo respinta, perché il progetto rimane, come una spada di Damocle.

Annie Collombet, Vivre en Maurienne, St Michel de Maurienne

Articolo 10, paragrafo 1 del protocollo «Protezione della natura e tutela del paesaggio»: gli Stati firmatari della Convenzione delle Alpi «adottano (...) tutte le misure idonee a conservare e, in quanto necessario, a ripristinare particolari elementi strutturali, naturali e quasi naturali del paesaggio, biotopi, ecosistemi e paesaggi rurali tradizionali».



Il gipeto

Cronaca di un ritorno annunciato



Jürg Paul Müller

Giovane gipeto

red – Dal 1986 sono stati messi in libertà 72 gipeti nel Mercantour/F-Alpi Marittime/I, in Alta-Savoia/F, in Engadina/CH e nella regione di Rauris/A. Nel 1993, un gipeto viene ritrovato impallinato nel Parco Nazionale degli Ecrins. Nel 1995 un gipeto viene ritrovato impallinato nel Parco Nazionale dello Stelvio. Nell'agosto 1997 il gipeto che porta il nome Phoenix si lancia in volo in Alta-Savoia. È il primo gipeto ad essere nato in libertà da quando il volatile è scomparso nelle Alpi e ad aver raggiunto questo stadio di maturità.

Il 4 novembre 1997 un gipeto viene colpito nella regione di Crans Montana, nel canton Vallese/CH. Il «cacciatore» è stato trovato e dovrà rispondere del suo gesto davanti alle autorità competenti. A fine

Mercantour/Alpi Marittime «Montagne senza confini»

Dopo una decennale cooperazione il Parco Naturale «Alpi Marittime» ed il Parco Nazionale «Mercantour» si sono accordati per una collaborazione approfondita.

red – Le due aree protette sono collegate dal 1987 e vogliono proseguire attivamente la loro collaborazione. Essa ha lo scopo di conservare e rivalutare l'eredità naturale e culturale, di valorizzare i punti a vantaggio della natura e di armonizzare natura ed uomo. Tutto ciò deve ristabilire un'identità comune: una «montagna senza confini».

Il partenariato è stato suggellato il 6 giugno 1998 a Tende (Alpi Marittime). Esso prevede la creazione di strutture comuni e, in un secondo tempo, la fusione in una unità come grande area protetta, forse come primo parco europeo. Con questa iniziativa si è fatto un importante passo avanti nella direzione di una concezione alpina della gestione delle aree protette. Troppo spesso finora si è pensato solo a livello nazionale, senza tener conto del contesto internazionale. L'operazione qui presentata mostra in modo concreto che cosa potrebbe significare l'«Europa delle regioni» e con questo rientra perfettamente nel contesto della Convenzione delle Alpi.

marzo 1998 un gipeto è nato nel Parco Nazionale dello Stifser Joch nella regione di Bormio/I. Nel match tra il pacifico volatile e la stupidità di alcuni «cacciatori», quest'ultima sta vincendo 3 a 2 ma la rimonta dei gipeti è irresistibile...

Safari nelle Alpi

fp – Un autentico safari con veicoli fuoristrada 4x4 è quello che si è svolto domenica 7 giugno in Carnia (Friuli) lungo un tracciato costituito da strade secondarie che attraversano boschi di conifere, paesaggi campestri e da alcuni tratti del greto del fiume Tagliamento. La manifestazione, di dubbio gusto, vedeva tra i patrocinanti l'Azienda di promozione turistica della Carnia ed il comune di Tolmezzo.

Unico aspetto positivo della manifestazione è stato il premio al partecipante che avesse raccolto il maggior quantitativo di rifiuti abbandonati lungo il percorso. Le popolazioni locali e le associazioni ambientaliste preferirebbero, per il futuro, veder scorrere nel greto del Tagliamento, più che i fuoristrada, acqua ed acqua pulita!

Sviluppo turistico invernale nel Brenta (Trentino)

fp – Grossi progetti di infrastrutture sciistiche vengono proposti negli ultimi tempi in Trentino: nuove piste da sci in Val Rendena per un totale di 67 impianti di risalita. Inoltre, dopo il progetto di collegare tra loro Pinzolo con Madonna di Campiglio viene la proposta dell'Assessore Francesco Moser di connettere tra loro Campiglio ad Andalo attraversando il cuore del massiccio dolomitico del Brenta. Una autentica offesa al PARCO NATURALE dell'«Adamello-Brenta», ultimo habitat dell'orso autoctono delle Alpi. Intanto le associazioni ambientaliste presenti nella provincia di Trento assieme a personaggi di fama mondiale ed a singoli cittadini reagiscono con sdegno alle dichiarazioni di Moser ed annunciano mobilitazione.

Mountains of the World – A Global Priority

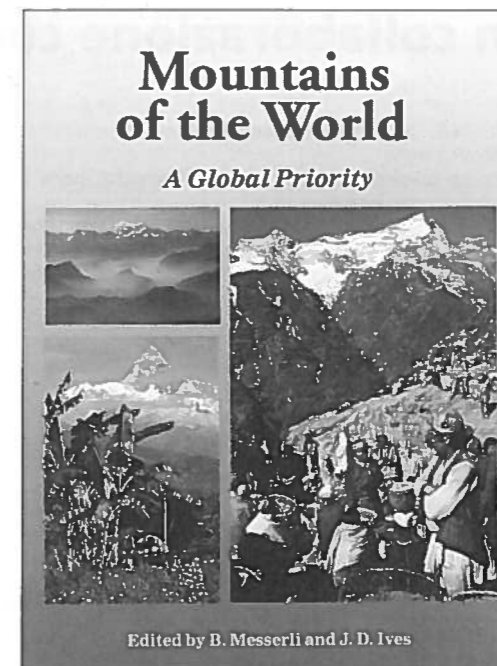
Publicato da Bruno Messerli e Jack D. Ives, ISBN 1-85070-781-2, giugno 1997, Parthenon Publishing, 495 pagine 48 £ o 75 \$ (in inglese).

red – Questo libro, un riferimento per la messa in atto del capitolo 13 dell'Agenda 21, è stato curato da Messerli e da Ives che hanno avuto un ruolo essenziale nella preparazione della Mountain Agenda in occasione del vertice di Rio. Contiene contributi specializzati sullo sviluppo in montagna e sullo stato della ricerca sui sistemi montuosi.

La prima parte si occupa di popolazione e cultura, del particolare carattere della zona montuosa e degli aspetti economici e politici dello sviluppo sostenibile in montagna.

La seconda tratta di acqua, energia ed industria mineraria, diversità biologica, protezione della natura, turismo, economia forestale ed agricoltura, acque correnti, protezione dall'erosione, rischi e catastrofi e cambiamento del clima.

La terza sezione propone possibilità di applicazione del capitolo 13 di Agenda 21 – la ricerca per uno sviluppo sostenibile.



Uccelli delle Alpi

Brandel Ulrich, Vögel der Alpen, Vögel in ihren Lebensräume, 1998, 275 pagine, 24 fotografie a colori, 87 immagini di uccelli, 57 illustrazioni in bianco e nero, DM 78.-/ÖS 569.-/CHF 71.-, ISBN 3-8001-3502-7.

red – Questo libro è un utile guida pratica per coloro che vogliono conoscere e osservare gli uccelli nidificanti tipici dell'arco alpino e i loro habitat.

Dopo una breve descrizione dell'ambiente naturale alpino e alcuni consigli per l'osservazione dell'avifauna, le specie tipiche delle Alpi vengono descritte ad una ad una e illustrate con disegni a colori. Quantitativi sulle popolazioni sono dati per i sette paesi alpini. Nella seconda parte vengono presentati i diversi habitat, come le pareti rocciose, i boschi ad aghifoglie e le praterie alpine, insieme con le loro tipiche comunità avifaunistiche.

Le minacce per le specie e i loro ambienti vitali, le misure di protezione necessarie, nonché alcuni territori protetti e altri paradisi avifaunistici, trovano spazio in capitoli separati nell'ultima parte del libro.

Politica dei trasporti e tutela dell'ambiente

Verkehrspolitik und Umweltschutz in der Europäischen Union. Zur Einbeziehung ökologischer Aspekte im Bereich des Strassen- und Schienenverkehrs, Astrid Epiney / Reto Gruber, Universitätsverlag Friburgo Svizzera, 1997, 235 p.

rz – L'inoperosità dell'UE in materia di politica dei trasporti non è criticata – a buon diritto – solo per il Brennero. Eppure le basi legali per una politica dei trasporti sostenibile ci sono senz'altro, non solo: una politica dei trasporti comune che risponda ai fondamenti giuridici dell'UE deve essere assolutamente sostenibile. A questa conclusione non sono arrivati degli ecologi, bensì due studiosi di problemi giuridici, che analizzano i fondamenti legali e gli attuali progressi (o ritardi) dell'UE nel settore dei trasporti, e che formulano anche richieste concrete per una migliore considerazione dell'aspetto ecologico. Un libro molto ben indagato, che non dovrebbe mancare in nessuna biblioteca anti-transito.



9 miliardi di lire per unire la Valsesia alla Valle d'Aosta

fp – Lo scorso mese di maggio la Regione Piemonte ha deliberato di finanziare il collegamento Alagna Valsesia – Gressoney (primo lotto di lavori per 9 miliardi e 300 milioni di lire) da realizzarsi in due tratte mediante telecabina. Si andrà così a costituire un comprensorio sciistico che abbraccia il territorio tra Champoluc (Valle d'Aosta) e Alagna Valsesia. Il collegamento consentirà di praticare lo sci tutto l'anno perché si toccano ghiacciai ad oltre 3000 metri di quota. Un progetto del genere desta non poche perplessità sia per il fatto di costruire impianti su ghiacciai ma anche perché la Valle Sesia potrebbe non essere in grado di sopportare l'incremento di traffico turistico che si verrebbe a creare in conseguenza alla creazione di nuove piste ed impianti di risalita.

CIPRA-Italia: nuove cariche sociali

fp – In occasione dell'ultima riunione del Consiglio Direttivo sono state rinnovate le cariche sociali della CIPRA-Italia. Riconfermato nella carica di Presidente Helmuth Moroder (SOS Dolomites), Vicepresidente è stato eletto Annibale Salsa, membro del Consiglio Centrale del Club Alpino Italiano. Fabio Balocco di Pro Natura Torino è stato riconfermato Segretario, mentre Gianni Cametti (Gruppo Ricerche Cultura Montana) è il nuovo tesoriere.

Svolgere il tirocinio presso la CIPRA?

La CIPRA-International offre la possibilità di svolgere il tirocinio presso la sua sede in Liechtenstein. Il tirocinio ha una durata di sei mesi e viene retribuito.

Profilo richiesto:

Studi di indirizzo scientifico-naturalistico o eventualmente anche altri indirizzi con interesse a lavorare nel settore della tutela dell'ambiente in una ONG, la padronanza di almeno due lingue parlate nelle Alpi (francese, italiano, sloveno e tedesco).

CIPRA, im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, Tel. 0041 75 237 40 -30/ Fax -31, e-mail: cipra@cipra.lol.li.



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

IMPRESSUM

Informazioni della CIPRA
pubblicazione trimestrale

Redazione (red): Andreas Götz, Michel Revaz, Alma Sartoris, Hendrik Bernhard Pehlke, CIPRA-International – Autrici ed autori: Peter Hasslacher (ph), Regula Imhof (ri), Jacques Molinari (jm) Helmuth Moroder, Francesco Pastorelli (fp), Herbert Scheiring, Andreas Weissen (aw), Renate Zauner (rz) – Traduzione: Hendrik Bernhard-Pehlke, Cristina Cocchi, Abdelaziz Gouali, Andreas Götz, Hafner Čelan, Michel Revaz, Alma Sartoris, Masa Valentinčič – Riproduzione autorizzata con menzione della fonte – Stampato su carta riciclata – Editore in tedesco, italiano, francese e sloveno – Tiratura: 10.600 copie – Stampa: Gutenberg AG, Schaan/FL

CIPRA-International, im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, Tel. 0041-75-237 40 30, Fax. 0041-75-237 40 31, e-mail: cipra@cipra.LOL.li, Homepage: www.cipra.org

Rappresentanze nazionali

CIPRA-Österreich, c/o ÖGNU Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien Tel.: 0043-1-40 113-36, Fax: 0043-1-40 113-50, e-mail: Umweltdachverband@oegnu.or.at (p.f. con subject: CIPRA)

CIPRA-Schweiz, c/o Pro Natura, Postfach, CH-4020 Basel Tel.: 0041-61 317 91 91 u. 61 317 92 42, Fax: 0041-61 317 92 66, e-mail: mailbox@pronatura.ch

CIPRA-Deutschland, Waltherstrasse 29, D-80337 München, Tel.: 0049-89 54 42 78 50, Fax: 0049-89 54 42 78 99

CIPRA-France, c/o CICM, Les Gandy, F-73670 Entremont-le-Vieux Tel.: 0033-479 65 87 27, Fax.: 0033-479 65 87 27, e-mail: cicm@wanadoo.fr

CIPRA-Liechtenstein, c/o LGU, im Bretscha 22, FL-9494 Schaan Tel.: 0041-75-232 52 62, Fax: 0041-75 237 40 31, e-mail: lgu@lgu.LOL.li

CIPRA-Italia, c/o Pro Natura Torino, via Pastrengo 20, I-10128 Torino Tel.: 0039-011-54 86 26, Fax: 0039-011-534 120, e-mail: pronto@arpnet.it

CIPRA-Slovenija, Regionalni center za okolje, Slovenska cesta 5, SI-1000 Ljubljana Tel.: 0038-61-125 70 65, Fax: 0038-61 125 70 65, e-mail: ura.komac@guest.arnes.si

Rappresentanza regionale:

CIPRA-Südtirol, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen Tel.: 0039-0471 97 37 00, Fax: 0039-0471 97 67 55, e-mail: natur@dnet.it Tel.: 0039-471 97 37 00, Fax: 0039-471 97 67 55, e-mail: natur@dnet.it

Adressberichtigungen nach A1, Nr. 552, melden.
Zu liefernden durchkreuzen – Marquer ce qui convient
Per una crocetta scostare il caso

Weggezogen: Nachsendefrist A démanché: Délai de réexpédition expiré Traslocato: Termine di reimpedazione scaduto	Adresse unvollständig insuffisante indirizzo insufficiente	Ur- bekannt Inconnu Scotto scuito	Nicht abgeholt Non rec. Non ritirato	Annahme verweigert Refusé Respinto	Gestorben Décédé Deceduto
---	--	---	--	---	---------------------------------