



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

La Convenzione delle Alpi si concreta

obiettivi e attuazione



Segnali Alpini 2



Impressum

Publikationsreihe Alpensignale/Serie Segnali Alpini

Medieninhaber/Herausgeber/Editore:

Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention
Herzog-Friedrich-Straße 15
A-6020 Innsbruck, Austria

Verantwortlich/Responsabile:

Dr. Igor Roblek, Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention

Graphische Gestaltung/Concezione grafica:

Werbeagentur Ingenhaeff-Beerenkamp, Absam (A)

© Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention, Innsbruck, 2004; sofern nichts Anderes angegeben

Für diesen Band/Per questo volume:

Herausgeber/Editore: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Referat Öffentlichkeitsarbeit · 11055 Berlin

Redaktion/Redazione: Silvia Reppe (BMU),
Monika Ulrich (BMU),
Irene Brendt (StMUGV)

Quellen/Fonti:

- Alpenbüro Netz GmbH, Birgit Grübler, Jöri Schwärzel, Svizerra
- Amt für Tiefbau Kanton Uri, Altdorf, Svizerra
- Amt für Wald, Natur und Landschaft, Liechtenstein
- Bayerisches Geologisches Landesamt, Germania
- Bayer. Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Germania
- Bundesamt für Bevölkerungsschutz BABS, Svizerra
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Austria
- Deutscher Alpenverein (Associazione alpinistica tedesca)
- Gäste-Information Schliersee, Germania
- Gemeinde Mäder, Austria
- Gemeinde Oberstaufen, Germania
- H. Diem
- Dr. Georg Hauger, Technische Universität Wien, Austria
- Dr. Jürg Meyer Schweizer Alpenclub SAC
- Landesamt für Wasserwirtschaft Bayern, Germania
- Ländliches Fortbildungsinstitut Tirol, Austria
- Prof. Dr. Martin Seger, Universität Klagenfurt, Austria
- Ministrstvo za okolje, prostor in energijo, Agencija za učinkovito rabo energije, Slovenia
- Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft, GeoRisikoForschung, Germania
- Dr. Nathalie Morelle, Association Grande Traversées des Alpes
- Réseau des espaces protégés alpins, Francia
- Österreichischer Alpenverein, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz (Club alpino austriaco)
- Ortsvorstehung Ginzling, Austria
- P. Tasser
- Stadt Bad Reichenhall, Germania
- Thomas Kollegger, Verein Wasserweg Albulatal, Svizerra
- Turisticno drustvo Rateče-Planica, Slovenia
- U. Viscanti, APT Trentino

Stand/Stato: November 2004

Layout: Feldes & Vogt, Bonn

Druck/Stampa: 2.000

PREFAZIONE DEL MINISTRO



Dopo due anni di Presidenza tedesca della Conferenza delle Alpi è arrivato il momento di fare il bilancio. Che cosa abbiamo potuto concludere? Che cosa rimane da fare?

Dopo l'entrata in vigore di tutti i Protocolli della Convenzione delle Alpi nel Liechtenstein, in Austria, Germania e Slovenia, è passata in primo piano l'attuazione della Convenzione delle Alpi e dei suoi Protocolli. La ratifica dei Protocolli, in particolare di quello dei Trasporti, da parte di tutte le Parti contraenti rimane comunque l'obiettivo prioritario.

In base al programma di dieci punti della Presidenza tedesca, negli ultimi due anni assieme ai Paesi aderenti, agli osservatori e alle reti delle Alpi abbiamo creato le premesse per la continuazione del processo di attuazione. Il Segretariato Permanente della Convenzione delle Alpi, con la sua sede a Innsbruck e la sua sede distaccata a Bolzano, presta in questo senso un importante contributo.

La più grande minaccia per l'ecosistema montano delle Alpi è rappresentata dal traffico e dai mutamenti climatici. Le catastrofi naturali e il rapido scioglimento dei ghiacciai mettono in evidenza le drammatiche conseguenze che il cambiamento del clima globale ha per le Alpi. Dei 76 ghiacciai alpini presi in esame, 68 hanno perso negli ultimi decenni il 30 per cento della loro superficie e oltre il 50 per cento del loro volume. Il traffico e i pericoli naturali come conseguenza del cambiamento del clima sono stati perciò i temi chiave delle nostre iniziative. La necessità di agire in questi campi è particolarmente impellente e immediatamente percepibile per la popolazione alpina.

Con il Piano d'azione Brennero 2005, un'iniziativa comune di Austria, Italia e Germania, si è definito un chiaro obiettivo per il trasferimento dei trasporti transfrontalieri dalla strada alla ferrovia. Entro il 2005 i trasporti intermodali dovrebbero aumentare del 50% rispetto al

2001. Visti i risultati ottenuti finora sono ottimista e credo che questo obiettivo sarà raggiunto. I Paesi aderenti hanno lavorato assieme intensamente affinché questo modello intelligente sia applicabile ad altri corridoi attraverso le Alpi. Per altri sei corridoi devono essere sviluppati interventi analoghi. In una dichiarazione comune, la VIII Conferenza delle Alpi concorderà nell'ambito dei trasporti un'attiva cooperazione transfrontaliera per risolvere assieme i problemi del traffico transalpino e intraalpino.

In presenza del cambiamento climatico dobbiamo prepararci a una maggiore frequenza e intensità delle catastrofi naturali nella regione alpina. Perciò sono lieto soprattutto perché abbiamo potuto identificare e supportare sia interventi preventivi sia reattivi e per il fatto che è imminente la costituzione di una rete transfrontaliera dei decisori e dei centri di competenza, la cosiddetta „Piattaforma pericoli naturali“.

In Germania con la proposta di una legge per la protezione da inondazioni, siamo sulla buona strada per poter arginare meglio le incidenze di uno dei pericoli naturali. Del tema „acqua“ dovremo occuparci maggiormente anche nell'ambito della Convenzione delle Alpi. In base alla direttiva quadro comunitaria in materia di acque, si tratta soprattutto di portare avanti i temi specifici delle Alpi, non contemplati dalla stessa, e cioè la protezione dei ghiacci, l'energia idrica, l'innevamento nonché la protezione da inondazioni. Il trattamento del tema „acqua“ sarà perciò ancorato a un piano di lavoro pluriennale della Conferenza delle Alpi.

Al fine di proteggere efficacemente la biodiversità nella regione alpina deve essere approfondita la cooperazione transfrontaliera tra le zone protette. Perciò mi impegno affinché sia potenziata la delimitazione di zone protette transfrontaliere e affinché le zone protette siano collegate oltre i confini, perlomeno mediante corridoi. Questo è un concreto contributo all'attuazione dell'articolo 12 del

PREFAZIONE DEL MINISTRO

Protocollo Protezione della natura e tutela del paesaggio, che prevede la costituzione di una rete ecologica. Su iniziativa tedesca e con il finanziamento congiunto di quasi tutti i Paesi aderenti, la Rete Alpina delle Aree Protette ha avviato i lavori preparatori per un'ottimizzazione transfrontaliera delle zone protette nelle Alpi.

In stretta cooperazione con i Paesi aderenti abbiamo sviluppato un sistema di indicatori per tutte le Alpi. Tale sistema costituisce un fondamento essenziale del rapporto sullo stato delle Alpi, che dovrà essere redatto per la prima volta entro la prossima Conferenza delle Alpi nel 2006 e costituirà un'importante base per le future decisioni politiche riguardanti la regione alpina.

Per lo sviluppo sostenibile dell'arco alpino ha grande importanza il tema „popolazione e cultura“. Per la IX Conferenza delle Alpi verrà elaborata su questo tema, in cooperazione con gli enti locali e regionali, le reti e gli osservatori, una dichiarazione politica, la cui attuazione è soggetta a verifica negli Stati alpini.

Gli osservatori della Convenzione delle Alpi, soprattutto la Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi (CIPRA), prestano un contributo irrinunciabile all'attuazione della Convenzione delle Alpi e dei suoi Protocolli. Con loro abbiamo mantenuto uno scambio permanente che è stato molto fruttuoso per entrambe le parti.

Rendere noti gli obiettivi della Convenzione delle Alpi e i successi della sua attuazione è una premessa indispensabile perché questo processo ottenga il favore dei cittadini della regione alpina. Nella serie di pubblicazioni „Segnali alpini“ verranno pubblicati in futuro principi, risultati e informazioni. Il mio intento è quello di mostrare in questa edizione della „La Convenzione delle Alpi in concret“ che l'attuazione della Convenzione delle Alpi e dei suoi Protocolli è stata effettivamente avviata in tutti gli Stati alpini. Le attività e i progetti, grandi e piccoli, qui riportati, hanno l'intento di stimolare la partecipazione attiva a questo processo.



Jürgen Trittin

Presidente della Conferenza delle Alpi
Ministro federale tedesco dell'ambiente, la protezione della natura e la sicurezza nucleare

INDICE

Prefazione del Ministro	1
L'attuazione della Convenzione delle Alpi dal punto di vista del diritto internazionale e del diritto europeo	5
L'attuazione della Convenzione delle Alpi in Baviera	11
L'attuazione dei protocolli della Convenzione della Alpi in Austria	15
Il ruolo delle reti	17
Rete di comuni "Alleanza nelle Alpi": la Convenzione delle Alpi non è un desiderio utopico, ma un progetto realizzabile	17
La rete delle aree alpine protette – Attuazione del Protocollo Protezione della natura	23
Trasporti	26
Trasporti nell'ambito della Convenzione delle Alpi	26
Piano d'azione "Brennero 2005" (Austria, Italia, Germania)	31
Alps Mobility (Italia, Austria, Germania)	34
New Mobility,	35
Alpen retour (Svizzera)	35
Pericoli naturali	37
Catastrofi naturali e mutamenti climatici nella regione alpina: tendenze e possibili misure preventive	37
Piattaforma Pericoli naturali	40
Sentiero informativo di Klosters (Svizzera)	40
Sicurezza di fronte ai pericoli naturali – verso una cultura del rischio (Svizzera)	41
Sicurezza di fronte ai pericoli naturali e definizione come riserva forestale – una contraddizione? (Liechtenstein)	43
Servizio informazioni pericoli naturali alpini IAN (Baviera)	44
DIS-ALP (Austria, Italia, Svizzera, Slovenia, Germania)	44
EGAR (Austria, Italia, Germania)	45
CatchRisk (Italia, Svizzera, Austria, Germania)	46

INDICE

Turismo	47
Turismo sostenibile grazie alla Convenzione delle Alpi – In che direzione si sta andando?	47
Via Alpina/villaggi alpinistici	51
Schweiz pur/ Klein & Fein/Alleanza nella Valle di Albula (Svizzera)	54
Auditing nelle zone sciistiche	56
Promozione dello sviluppo sostenibile nel Comune di Kranjska Gora alla luce delle disposizioni della Convenzione delle Alpi (Slovenia)	57
Popolazione e cultura	60
Popolazione e culture nelle Alpi	60
Pianificazione partecipativa locale (Svizzera)	62
Formazione di guide turistiche transfrontaliere della natura e del paesaggio rurale nell'Euregio (Baviera e Tirolo)	63
Teleriscaldamento a biomassa legnosa a Preddvor (Slovenia)	64

L'ATTUAZIONE DELLA CONVENZIONE DELLE ALPI DAL PUNTO DI VISTA DEL DIRITTO INTERNAZIONALE E DEL DIRITTO EUROPEO

I. Nascita della Convenzione delle Alpi

Le richieste di istituire una convenzione per la protezione delle Alpi risalgono agli anni Cinquanta e confluiscono alla fine del 1988 in una risoluzione del Parlamento Europeo con la quale si esortava la Commissione Europea a presentare una proposta di convenzione per la protezione di uno dei più importanti ecosistemi europei. Nel 1989 si riunì a Berchtesgaden la 1ª Conferenza delle Alpi dei Ministri dell'Ambiente degli Stati alpini, che si concluse con una risoluzione di massima. Già il 7 novembre 1991 fu sottoscritta a Salisburgo una convenzione quadro, vincolante ai sensi del diritto internazionale, da parte di sei nazioni alpine (Austria, Svizzera, Germania, Francia, Liechtenstein, Italia) e dalla Comunità Europea. Successivamente si aggiunsero come Parti contraenti la Slovenia e il Principato di Monaco. Con la ratifica da parte di tre degli Stati contraenti (Austria, Liechtenstein e Germania) la Convenzione delle Alpi entrò in vigore nel 1995. Seguirono, entro il 1999, la Comunità Europea, la Slovenia, la Francia, il Principato di Monaco, la Svizzera e l'Italia.

La Convenzione delle Alpi non è una dichiarazione politica di intenti, ma un trattato vincolante di diritto internazionale. Essa contiene obblighi generali a le Parti contraenti con l'obiettivo di elaborare soluzioni per problemi connessi con la conservazione e la protezione delle Alpi. L'esecuzione pratica dei principi fissati nella convenzione quadro viene garantita – in conformità all'art. 2, comma 3 della Convenzione delle Alpi – da diversi Protocolli, che sono dei trattati autonomi di diritto internazionale. Finora sono stati redatti i Protocolli relativi ai settori Pianificazione territoriale, Agricoltura di montagna, Protezione della natura e Tutela del paesaggio, Foreste

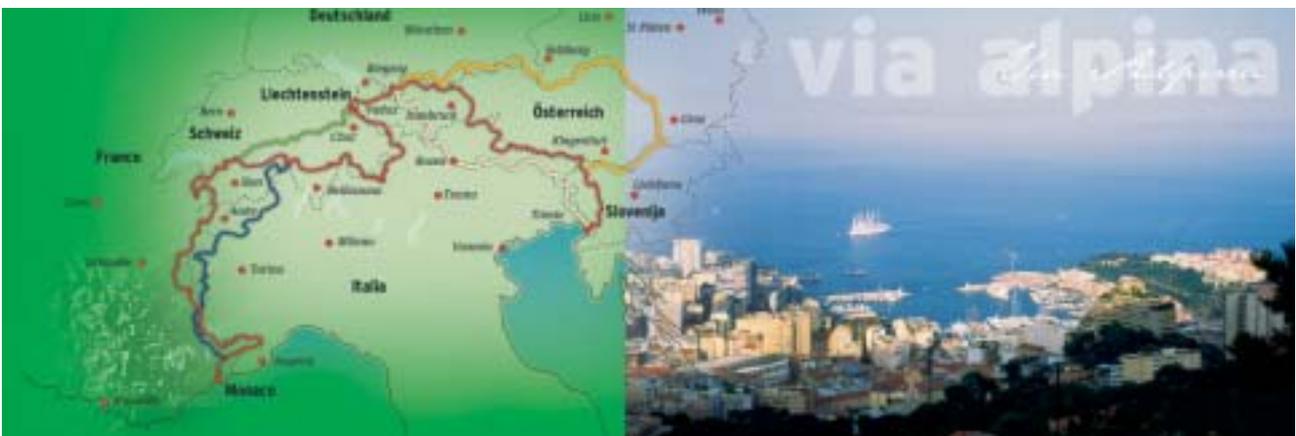
montane, Turismo, Difesa del suolo, Energia, Trasporti nonché un Protocollo complementare sulla Composizione delle controversie. Tali Protocolli sono stati sottoscritti e rispettivamente ratificati a livello nazionale dalla maggior parte degli Stati contraenti.

II. Contenuto e struttura della Convenzione delle Alpi

1. Campo d'applicazione

L'art. 1, comma 1 della Convenzione delle Alpi dichiara che la regione alpina, com'è descritta e rappresentata nell'allegato alla Convenzione, è l'oggetto della Convenzione. La regione alpina comprende un'area che si estende all'incirca da Avignone a ovest fino quasi a Vienna a est e dal Principato di Monaco a sud fino all'altezza di Monaco di Baviera a nord. Perciò risulta che il campo d'applicazione della Convenzione delle Alpi è una superficie di circa 190.000 km² con circa 13 milioni di abitanti residenti in 5934 comuni, citati in un elenco. Così la regione delle Alpi è stata definita per la prima volta in modo legalmente vincolante. La delimitazione si orienta prevalentemente a criteri geologici, all'altitudine necessaria di oltre 700 metri e alle zone di vegetazione esistenti ma anche a confini amministrativi. L'art. 1, comma 2 della Convenzione delle Alpi prevede che ogni Parte contraente possa estendere in qualsiasi momento l'applicazione della Convenzione ad ulteriori parti del proprio territorio mediante una dichiarazione indirizzata all'Austria in qualità di Stato depositario.

>> Monaco è il punto di partenza dell'escursione lungo la Via Alpina. Foto: N. Morelle



2. Obiettivo

Come obiettivo la Convenzione delle Alpi cita, nell'art. 2, comma 1, l'obbligo delle Parti contraenti di adottare "una politica globale per la conservazione e la protezione delle Alpi, tenendo equamente conto degli interessi di tutti i Paesi alpini, delle loro Regioni alpine, nonché della Comunità Economica Europea, e utilizzando le risorse in maniera responsabile e durevole". Nell'art. 2, comma 2 della Convenzione delle Alpi vengono citati dodici campi nei quali le Parti contraenti adottano "misure adeguate" al fine di raggiungere l'obiettivo. I campi citati sono: Popolazione e cultura (lett. a), Pianificazione territoriale (lett. b), Salvaguardia della qualità dell'aria (lett. c), Difesa del suolo (lett. d), Idroeconomia (lett. e), Protezione della natura e tutela del paesaggio (lett. f), Agricoltura di montagna (lett. g), Foreste montane (lett. h), Turismo e attività del tempo libero (lett. i), Trasporti (lett. j), Energia (lett. k) ed Economia dei rifiuti (lett. l).

È un fatto importante che il diritto internazionale moderno riconosca che ogni attività con incidenza territoriale riguardi l'ambiente e perciò solamente un approccio globale possa avere successo. Perciò la Convenzione delle Alpi non persegue obiettivi ambientali settoriali nel vero senso della parola, come la salvaguardia della qualità dell'aria, del suolo e delle acque, ma regola più ampiamente la gestione sostenibile di un ecosistema abitato da 13 milioni di persone. In tal modo comprende anche trasversalmente diverse interazioni economiche, politiche e sociali, che sono dei prodotti collaterali di regolamentazioni non di carattere ambientale (come ad es. trasporti, turismo o questioni riguardanti la popolazione). La convenzione a "protezione" delle Alpi, originariamente voluta, è diventata uno strumento politico integrativo che intende conservare l'habitat alpino a lungo termine.

Un ruolo particolare lo gioca a questo proposito il concetto della sostenibilità, che caratterizza il diritto internazionale moderno, soprattutto a partire dalla Conferenza delle Nazioni Unite sull'ambiente e sullo sviluppo del 1992. Una conseguenza della Conferenza di Rio è l'Agenda 21, la quale rappresenta un programma politico d'azione e fornisce consigli pratici a tutti gli attori agenti in campo ambientale al fine di attuare il principio dello sviluppo sostenibile. La Convenzione delle Alpi è parte integrante di questo processo globale ed è collegata all'Agenda 21 sotto l'aspetto della "gestione di ecosistemi sensibili: gestione sostenibile delle aree montane". Una concretizzazione del principio della sostenibilità si trova nella Convenzione delle Alpi, soprattutto nel Protocollo Pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile, che specifica questo obiettivo e nell'art. 5 lo eleva a obiettivo interdisciplinare.

III. Diritto istituzionale della Convenzione delle Alpi

In rapporto a quanto usualmente contenuto nel diritto ambientale internazionale, la Convenzione delle Alpi, dal punto di vista legale-organizzativo, si presenta decisamente come un modello avanzato.

1. Conferenza delle Alpi

La Convenzione delle Alpi non crea un organo speciale, a cui sono affidati compiti legislativi come, ad esempio, l'Unione Europea con un Consiglio e un Parlamento. Tuttavia con la Conferenza delle Alpi, composta dai Ministri competenti, possiede un organo deliberante nell'ambito del quale gli Stati contraenti si incontrano per sviluppare ulteriormente i trattati. I compiti principali della Conferenza delle Alpi, riportati nell'art. 6 della Convenzione delle Alpi, sono quelli di apportare modifiche alla Convenzione delle Alpi, che gli Stati membri devono ratificare, decidere i Protocolli nonché prendere le necessari decisioni in materia finanziaria. La Conferenza delle Alpi si riunisce solamente ogni due anni in seduta ordinaria sul territorio della Parte contraente che ne detiene la Presidenza. Finora si sono tenute sette Conferenze delle Alpi dei Ministri dell'Ambiente. La prossima seduta si svolgerà nel novembre 2004 a Garmisch-Partenkirchen.

Organizzazioni internazionali, tutti gli altri Stati europei nonché comunità di enti territoriali alpini, come ad esempio l'ARGE Alp e l'ARGE Alpi-Adria, possono partecipare alle sedute della Conferenza delle Alpi come osservatori. Lo stesso vale per le organizzazioni internazionali non governative (Non-Governmental Organisations, NGOs), come ad esempio la CIPRA. Tale cooperazione con le NGOs può arrivare fino alla collaborazione in gruppi di lavoro a livello comunale. Premessa è l'accreditamento da parte della Conferenza delle Alpi.

2. Comitato Permanente

Con la funzione di organo esecutivo della Conferenza delle Alpi è stato istituito il Comitato Permanente, composto dai delegati delle Parti contraenti a livello di funzionari statali (art. 8 della Convenzione delle Alpi). I suoi compiti comprendono essenzialmente l'esame e la valutazione di tutte le informazioni rilevanti per l'attuazione della Convenzione delle Alpi e dei Protocolli, i preparativi delle sessioni della Conferenza delle Alpi nonché l'istituzione di Gruppi di Lavoro per l'elaborazione dei Protocolli. La Presidenza del Comitato Permanente viene assunta da quella Parte contraente che presiede parallelamente la Conferenza delle Alpi. Il Comitato Permanente delibera inoltre sulle modalità di partecipazione alle sue sedute per rappresentanti di organizzazioni governative e non governative.

3. Segretariato

Quale terzo organo è previsto infine nell'art. 9 della Convenzione delle Alpi un Segretariato Permanente, che deve fungere da centro operativo coadiuvante della Conferenza delle Alpi, del Comitato Permanente e della Presidenza. La VII Conferenza delle Alpi a Merano ha deciso il 19/20.11.2002 di istituire il Segretariato Permanente a Innsbruck e una sede operativa distaccata a Bolzano. Le funzioni sono suddivise tra le due sedi. L'ufficio di Innsbruck è responsabile delle funzioni politiche e amministrative del Segretariato, della rappresentanza del Segretariato verso l'esterno, delle pubbliche relazioni nonché del supporto politico e tecnico della Presidenza. Bolzano è responsabile delle funzioni tecnico-operative, e cioè per il Sistema di Osservazione ed Informazione delle Alpi (SOIA), il coordinamento delle attività di ricerca alpina nonché per i lavori di traduzione ed interpretazione. Direttore del Segretariato Permanente è il Segretario Generale. Con il Segretariato Permanente è stata creata un'istituzione che può fornire un aiuto all'attuazione della Convenzione delle Alpi.

4. Sistema di composizione delle controversie

Importante elemento del diritto internazionale istituzionale in campo ambientale è la procedura di composizione delle controversie. Nei trattati finora stipulati domina la composizione extragiudiziale delle controversie in forma di consultazioni e procedure di concordato tra le Parti contraenti. È interessante osservare che la Convenzione delle Alpi costituisce un'eccezione in quanto prevede la composizione delle controversie tra le Parti contraenti mediante un tribunale arbitrale. Il Protocollo Composizione delle controversie è entrato in vigore il 18 dicembre 2002. Mentre nelle prime bozze della Convenzione delle Alpi era previsto un sistema rudimentale di consultazioni, il Protocollo Composizione delle controversie ap-

provato è un vero e proprio progresso nell'ambito del diritto internazionale ambientale, soprattutto perché la procedura arbitrale è obbligatoria, quindi è superflua un'ulteriore dichiarazione di assoggettamento delle Parti, e il tribunale arbitrale decide con la maggioranza dei suoi membri. Le decisioni del tribunale arbitrale sono vincolanti, definitive e le Parti sono tenute ad attuarle tempestivamente.

5. Meccanismo di verifica

Il Protocollo Composizione delle controversie risolve solo parzialmente il tipico problema del diritto internazionale, e cioè di come farlo rispettare, che deriva dalla mancanza dei necessari mezzi coercitivi. Perciò le carenze esecutive nell'ambito del diritto internazionale ambientale vengono combattute sempre più spesso non unicamente minacciando sanzioni, ma adottando strumenti differenziati. Alla VII Conferenza delle Alpi a Merano, il 19/20.11.2002, sono stati decisi dei meccanismi per la verifica dell'osservanza della Convenzione delle Alpi e dei suoi Protocolli di attuazione. La Conferenza delle Alpi ha istituito infatti un Gruppo di verifica, che si occupa (1) dei rapporti periodici delle Parti contraenti nonché (2) della richiesta da parte di terzi di verificare le presunte mancate osservanze della Convenzione delle Alpi e rispettivamente dei Protocolli. Un vantaggio essenziale di questo sistema rispetto alla procedura di composizione delle controversie è che non solamente le Parti contraenti, ma anche le NGOs interessate possono rivolgersi al Gruppo di verifica. La procedura di verifica termina, in caso di violazione, non con una sanzione, ma con un rapporto, una decisione e una raccomandazione che vengono pubblicati e perciò possono sviluppare un certo effetto deterrente.

>> Massiccio del Monte Bianco visto dal Col du Brevent (2.368 m). Foto: H. Diem





Il parco naturale del Kauner Grat nelle Alpi dell'Ötztal. Fonte: Prof. Dr. Martin Seger, Università di Klagenfurt

IV. Posizione della Comunità Europea nei confronti della Convenzione delle Alpi

Parte contraente della Convenzione delle Alpi è anche la Comunità Europea (CE), che finora oltre alla convenzione quadro ha sottoscritto, ma non ratificato, tre Protocolli (Protezione della natura e tutela del paesaggio, Agricoltura di montagna, Pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile). Inoltre la Commissione nel 2001 ha presentato una proposta per la sottoscrizione del Protocollo Trasporti, che è ancora sotto esame da parte del Consiglio. Comunque poiché sembra che mancassero le risorse finanziarie e umane, i rappresentanti della Commissione non hanno preso parte alle sedute degli organi della Convenzione delle Alpi per lungo tempo. In verità i motivi di questo stallo dovrebbero essere individuabili piuttosto negli effetti legali che la ratifica dei Protocolli della Convenzione delle Alpi svilupperebbe nell'ordinamento giuridico della CE. I trattati comunitari di diritto internazionale, quando entrano in vigore, secondo art. 300, comma 7 del Trattato della Comunità Europea, sono vincolanti per il Parlamento, il Consiglio e la Commissione. Nella gerarchia delle norme europee sono prioritari rispetto a regolamenti e direttive.

Se la Comunità Europea ratificasse la Convenzione delle Alpi e i Protocolli integrandoli in tal modo nel diritto comunitario, si annullerebbero i suoi sforzi per elaborare delle regolamentazioni per le regioni montane europee, almeno nella misura in cui la sua soluzione "interna" per

la regione alpina non fosse compatibile con la Convenzione delle Alpi. Finora la Convenzione delle Alpi serve perciò unicamente come aiuto interpretativo del diritto comunitario. In una causa, portata fino alla Corte di Giustizia Europea (CGCE), relativa alla responsabilità della Repubblica d'Austria per il blocco dell'autostrada del Brennero da parte dell'associazione Transitforum, la Procura Generale presso la CGCE nel 2003 aveva stabilito che la Convenzione e i suoi Protocolli possono essere presi in considerazione in un esame degli aspetti ambientali in rapporto all'argomento della libera circolazione delle merci. Anche se la CGCE non ha ripreso espressamente questo pensiero, nel frattempo tende però a prenderlo sempre più in considerazione nelle sue decisioni, ad esempio nel suo provvedimento d'urgenza del 2003 nell'ambito della controversia tra l'Austria e la Comunità Europea relativa al divieto di circolazione per determinati automezzi pesanti su un determinato tratto dell'autostrada che passa per la Valle dell'Inn (A 12).

V. Protocolli della Convenzione delle Alpi

La stessa Convenzione delle Alpi è concepita come trattato quadro e contiene unicamente aspetti istituzionali fondamentali e obiettivi generali, mentre lascia la definizione di concreti diritti e doveri di diritto internazionale ai Protocolli, che rappresentano praticamente il nucleo centrale della Convenzione delle Alpi. Finora so-

no stati redatti i seguenti Protocolli: (1) Protocollo della Pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile, (2) Protocollo dell'Agricoltura di montagna, (3) Protocollo della Protezione della natura e della tutela del paesaggio, (4) Protocollo delle Foreste montane, (5) Protocollo del Turismo, (6) Protocollo della Difesa del suolo, (7) Protocollo dell'Energia, (8) Protocollo dei Trasporti e (9) Protocollo della Composizione delle controversie.

1. Significato dei Protocolli

Anche se questi Protocolli sono legati alla convenzione quadro, possono però avere un destino giuridico diverso. Il motivo è che le Parti contraenti non hanno l'obbligo di sottoscrivere e ratificare i Protocolli elaborati dalla Conferenza delle Alpi. Infatti pur essendo in vigore dal 18.12.2002 – perché a tale scopo secondo l'art. 11 della Convenzione delle Alpi è sufficiente la ratifica da parte di tre Parti contraenti – i Protocolli sviluppano effetti giuridici anche in Germania, Austria, Liechtenstein e Slovenia perché sono stati ratificati da questi Stati. Il Principato di Monaco e la Francia hanno perlomeno ratificato alcuni dei Protocolli. In Svizzera la ratifica di alcuni Protocolli è imminente. L'Italia e la CE hanno solamente sottoscritto ma non ancora ratificato i Protocolli.

I Protocolli meritano una particolare attenzione poiché contengono regolamentazioni molto più concrete e, in quanto a contenuti, più vaste di quanto si potesse prevedere al momento della sottoscrizione della convenzione quadro nel 1991. Invece i Protocolli si distinguono fra di loro per la densità delle regolamentazioni contenute. Secondo l'art. 3 del Protocollo della Pianificazione territoriale del 1994 le Parti hanno solamente l'obbligo di “tenere in considerazione” i criteri di protezione ambientale nell'ambito della loro politica nazionale. Rimane invece indefinito come e con quale risultato lo debbano fare. Una formulazione simile è contenuta nel Protocollo della Protezione della natura e la tutela del paesaggio del 1994, nel quale, ad esempio nell'art. 10, si dice che le Parti contraenti devono “premurarsi” di ridurre gli impatti ambientali e i danni alla natura e al paesaggio. Altre disposizioni del Protocollo invece sono formulate con maggiore chiarezza, ad es. l'art. 11 sulla delimitazione delle aree protette: “Le Parti contraenti si impegnano a conservare le aree protette esistenti in coerenza con la loro funzione protettiva”. Qualcosa di paragonabile vale per il Protocollo della Difesa del suolo del 1998, che nell'art. 14, comma. 1, concede alle Parti contraenti il diritto di rilasciare solo in casi eccezionali autorizzazioni per la costruzione di piste da sci nelle foreste.

2. Ripercussioni sul diritto nazionale

In combinazione con l'approccio globale della Convenzione delle Alpi questa chiarezza di espressione causa problemi agli Stati contraenti che devono armonizzare il loro diritto nazionale con tali regole. Poiché la Convenzione

delle Alpi interessa varie leggi nazionali riguardanti l'ambiente, la tutela della natura, la legislazione edilizia e urbanistica, il legislatore si trova davanti al problema di adeguare le disposizioni legislative nazionali alla Convenzione.

Inoltre anche le autorità e i tribunali nazionali dovranno applicare la Convenzione e i Protocolli, che con la ratifica diventano parte integrante del rispettivo ordinamento giuridico degli Stati contraenti. L'applicazione delle singole disposizioni della Convenzione delle Alpi e/o dei Protocolli dovrà venir presa in considerazione, in linea di principio, da parte delle autorità e dei tribunali nazionali nella misura in cui le stesse, in quanto a contenuto, scopo e formulazione, sono sufficientemente precise e non necessitano di ulteriori disposizioni di attuazione. Mentre le disposizioni della Convenzione delle Alpi stessa concedono alle Parti contraenti un ampio margine di giudizio e possono essere impiegate a livello nazionale tutt'al più unicamente a scopi di interpretazione, molte disposizioni contenute nei Protocolli possono essere applicate direttamente come leggi da parte delle autorità e dai tribunali nazionali. Se siano da considerare in tal senso, si deve esaminarlo caso per caso.

Se poi si verificasse un conflitto tra la disposizione direttamente applicabile di un Protocollo e le leggi vigenti a livello nazionale, in generale si dovrà applicare con priorità il Protocollo come normativa speciale. In caso contrario i Protocolli, altrettanto quanto la Convenzione delle Alpi stessa, possiedono per lo meno la funzione di misura di riferimento. Ciò significa che le autorità e i tribunali – in base al principio dell'interpretazione conforme al diritto internazionale – devono tenerne conto il più possibile quando interpretano il diritto nazionale. In tale contesto si deve dare priorità alla Convenzione delle Alpi perché si presume che gli Stati contraenti, in caso di dubbio, vogliano osservare i loro obblighi internazionali.

Questo effetto della Convenzione delle Alpi e dei suoi Protocolli si può illustrare brevemente in base ad un esempio attuale. Per la progettazione di una nuova zona sciistica nei dintorni di Innsbruck era stata fatta una verifica della compatibilità ambientale, senza tener conto dell'art. 14, comma 1 del Protocollo della Difesa del suolo. Secondo tale disposizione le autorizzazioni per la costruzione di piste da sci nelle foreste aventi funzione di protezione possono essere concesse solamente “in casi eccezionali”, mentre su “terreni instabili” sono assolutamente proibite. È evidente che tale disposizione possa essere applicata direttamente da un'autorità nazionale come un divieto di legge. In tal senso ha deciso il tribunale competente annullando l'autorizzazione alla costruzione della pista da sci, già concessa dal governo regionale del Tirolo violando l'art. 14, comma 1 del Protocollo della Difesa del suolo.

Tuttavia altre disposizioni contenute nei diversi Protocolli della Convenzione delle Alpi sono formulate in maniera più generale e più vaga. In questi casi subentra

l'obbligo delle autorità e dei tribunali di ricorrere all'interpretazione conforme al diritto internazionale. L'obiettivo della rispettiva disposizione del Protocollo deve confluire nell'applicazione e valutazione del diritto ambientale nazionale. A questo scopo si può partire dai termini legali generici contenuti nelle leggi nazionali. Ad esempio gli interessi ambientali, discussi nell'ambito di una valutazione di impatto ambientale, oppure gli interessi dei protettori della natura, dibattuti durante una procedura di autorizzazione nell'ambito del diritto ambientale, devono essere interpretati in base ai Protocolli della Convenzione delle Alpi, con il risultato che determinati progetti eventualmente non possono essere autorizzati.

VI. Valutazione

Con la sua complessità la Convenzione cela grandi sorprese. Voci critiche esprimono il timore che i Protocolli siano così vasti, ma allo stesso tempo anche così poco chiari che, con motivazioni più o meno sottili, si potrebbe affermare nei confronti di qualsiasi misura nazionale che la stessa viola un obbligo della Convenzione delle Alpi. All'inverso però tale circostanza potrebbe creare eccessive difficoltà alle istanze nazionali che poi tenderebbero a tener sempre meno conto della Convenzione stessa. Per impedirlo, è necessario che tutte le istituzioni competenti degli Stati contraenti si occupino intensamente dei contenuti della Convenzione.

Prof. Dr. Werner Schroeder, LL.M. Università di Innsbruck

L'ATTUAZIONE DELLA CONVENZIONE DELLE ALPI IN BAVIERA

Le più importanti disposizioni della Convenzione delle Alpi – otto Protocolli tematici più un Protocollo per la composizione delle controversie – sono entrate in vigore secondo il diritto internazionale il 19.12.2002 in seguito alla ratifica della Germania, dell’Austria e del Liechtenstein. Il loro contenuto quindi è diventato parte integrante della legislazione vigente in Germania.

Attuazione legislativa

Gli obblighi contenuti nei Protocolli grazie al loro cosiddetto carattere “self-executing” sono direttamente applicabili nel diritto tedesco dal legislatore e dalle autorità nazionali e devono essere rispettati ad esempio nelle procedure di concessione di permessi o nelle verifiche della compatibilità ambientale.

Da una ricerca mirata, connessa alla procedura di ratifica, è risultato che nella legislazione tedesca/bavarese esistono solo poche lacune rispetto agli obiettivi dei Protocolli. Oltre che nel programma di sviluppo regionale, i contenuti della Convenzione delle Alpi e dei suoi Protocolli in Baviera fanno già parte soprattutto dei piani re-

gionali e di diverse leggi (ad es. legge bavarese sulla tutela della natura, legge bavarese sulla difesa del suolo, legge bavarese sulle foreste), di disposizioni amministrative (direttive sulla tutela del paesaggio) e di programmi d’incentivazione (programma a tutela del paesaggio rurale).

Gli obblighi contenuti nei Protocolli non sono (ancora) in ogni caso altrettanto severi quanto le disposizioni delle leggi bavaresi. Ad esempio, contrariamente agli accordi stabiliti nella Convenzione delle Alpi, in Baviera non sono permessi additivi per migliorare l’innevamento artificiale.

Campo di applicazione della Convenzione delle Alpi in Germania

La Baviera è l’unico Land in Germania con una zona alpina nel suo territorio che ha una grandezza pari al 5,84% della superficie totale di applicazione della Convenzione delle Alpi ¹⁾.

>> Grande ghiacciaio dell’Aletsch visto da Märjela in direzione Konkordiaplatz. Foto: H. Diem



¹⁾ Secondo la Convenzione delle Alpi la zona alpina comprende le circoscrizioni di Bad Tölz-Wolfratshausen, Berchtesgadener Land, Garmisch-Partenkirchen, Miesbach, Rosenheim, Traunstein, Weilheim-Schongau, Oberallgäu, Ostallgäu e Lindau (Lago di Costanza) nonché

le città di Rosenheim, Kaufbeuren e Kempten. Dei 5.934 comuni contenuti nel campo di applicazione della Convenzione 284 sono in Germania/Baviera.

Pur occupando solamente una piccolissima zona della Baviera, le Alpi bavaresi rappresentano una grande parte dell'identità della regione e le montagne, la musica folcloristica, i costumi tradizionali alpini sono elementi importanti della tradizione bavarese.

Qui di seguito vengono descritti in breve i più importanti fondamenti nonché le attività attualmente in corso al fine di attuare la Convenzione nella zona alpina bavarese, anche per fornire spunti per intraprenderne delle altre in Baviera.

Piano delle Alpi

In Baviera ci si è resi conto già da tempo che l'avanzante distruzione del paesaggio minaccia il potenziale ecologico che a sua volta è il fondamento essenziale di un ambiente attraente e economicamente interessante. Già nel 1972 fu varato il cosiddetto Piano delle Alpi che anticipava parte del programma di sviluppo regionale della Baviera (LEP) e che all'entrata in vigore del LEP nel 1976 fu integrato in esso nella sezione dedicata al paesaggio ricreativo. Il Piano delle Alpi è stato concepito come strumento di prevenzione al fine di impedire l'eccessiva urbanizzazione, garantire la salvaguardia dell'ambiente naturale, ridurre i potenziali pericoli di valanghe ed erosione e assicurare il mantenimento del valore ricreativo dell'area. Per realizzare tali obiettivi il territorio alpino bavarese è stato suddiviso in tre zone, in cui, a seconda delle circostanze, sono permesse o vietate diverse opere infrastrutturali.

Nella categoria più severamente tutelata, la zona C, ad esempio, è vietato costruire nuove vie di circolazione, con eccezione di quelle necessarie per l'economia rurale (ad es. strade nelle malghe e nei boschi). In seguito alle esperienze fatte nell'inverno delle valanghe 1998/99, la zona C al momento del rinnovo del programma regionale LEP 2003 è stata estesa al 43% dell'area alpina della Baviera.

Anche se il Piano delle Alpi ha avuto effetti positivi in tanti settori, vista la grande varietà degli sviluppi in Europa, oggi le Alpi bavaresi devono affrontare una serie di problemi, non più risolvibili a livello nazionale. A tale scopo ci vuole infatti un concetto sostenibile e una strategia comune valida su tutto l'arco alpino. La Convenzione delle Alpi è il quadro normativo adeguato perché rafforza la cooperazione e la comunicazione tra gli Stati e le regioni delle Alpi e impone standard ambientali unitari su tutto l'arco alpino.

Pericoli naturali

Nel campo dei pericoli naturali nelle Alpi la cooperazione internazionale vanta in Baviera una lunga tradizione.

Oltre alle cooperazioni a lungo termine in organizzazioni internazionali la Baviera realizza molti progetti assieme a partner stranieri (cfr. ad esempio EGAR, DIS-ALP, CatchRisk).

Nell'ambito dell'attuazione del programma dei 10 punti della Presidenza, la Baviera sostiene soprattutto l'istituzione di una "Piattaforma Pericoli naturali" per tutte le Alpi in occasione della Conferenza delle Alpi che si terrà nel novembre 2004. La piattaforma dovrebbe costituire una rete strategica tra tutti gli Stati alpini con lo scopo di attuare più velocemente e con maggiore efficacia misure transfrontaliere per l'individuazione precoce dei pericoli e per la difesa dagli stessi (vedi anche "Piattaforma Pericoli naturali", pag. 40).

Turismo e trasporti

Le Alpi bavaresi, in confronto al resto della grande catena montana, hanno una notevole densità di popolazione essendo molto ricercate sia a scopi abitativi che ricreativi. Turisticamente le Alpi bavaresi possiedono un'organizzazione decentralizzata e ben diffusa sul territorio. Il loro significato ricreativo per la popolazione dei grandi centri urbani vicini come Monaco, Augusta o Stoccarda, ha un peso di notevole dimensioni accanto al turismo alpino in generale.



Scialpinismo ecologico. Fonte: Associazione alpinistica tedesca

Oltre ai problemi strutturali e ad un calo dei pernottamenti nelle Alpi bavaresi giocano un ruolo essenziale soprattutto il crescente traffico del weekend, dovuto alla loro funzione ricreativa per le metropoli vicine, e il traffico di transito in direzione Austria e Italia.

Per controbattere tali problemi la Baviera da anni incentiva e realizza progetti a favore di un turismo e un traffico sostenibile.

Progetti esemplari di successo in tal senso sono l'ecomodello Hindelang, l'ecomodello Achental, lo sviluppo regionale rurale dell'Auerbergland (progetto LEADER) o la

comunità di interessi delle località di cura e villeggiatura con divieto di circolazione degli autoveicoli in Baviera. E anche il bus dell'associazione alpinistica tedesca (DAV) che porta gli alpinisti nella regione del Karwendel.

Esempi di un turismo sostenibile sono pure i progetti, incentivati dal ministero bavarese dell'ambiente, "Canyoning nelle Alpi", "Tempo libero e ricreazione nel Karwendel – in armonia con la natura" (entrambi in cooperazione con il governo tirolese e il DAV) oppure "Sci di fondo ecologico" (con il DAV).

Nell'ambito dell'Euregio, nella zona confinaria fra la Baviera e l'Austria, sono pure in corso numerose attività come ad esempio lo "spettacolo delle Alpi" (Baviera/Vorarlberg, www.bergschau.com) oppure numerose piste ciclabili transfrontaliere come la "Via Bavarica Tyrolensis" (Baviera/Tirol).

Inoltre la Baviera collabora attivamente alla Via Alpina (Interreg III, progetto B), il sentiero escursionistico che attraversa 8 Stati alpini.

Attuazione a livello locale

Rete dei comuni

Un buon esempio di attuazione a livello locale in tutto l'arco alpino è la rete dei comuni "Alleanza nelle Alpi", un'unione di circa 160 comuni alpini, dalla Francia alla Slovenia. La rete dei comuni è stata fondata nel 1996 come concreto progetto di attuazione dalla Commissione internazionale per la protezione delle Alpi CIPRA e dall'istituto di ricerca delle Alpi di Garmisch-Partenkirchen. Tra i 27 comuni pilota c'erano anche i comuni bavaresi di Bad Reichenhall, Großweil, Mittenwald, Oberammergau, Oberstaufen e Schliersee.

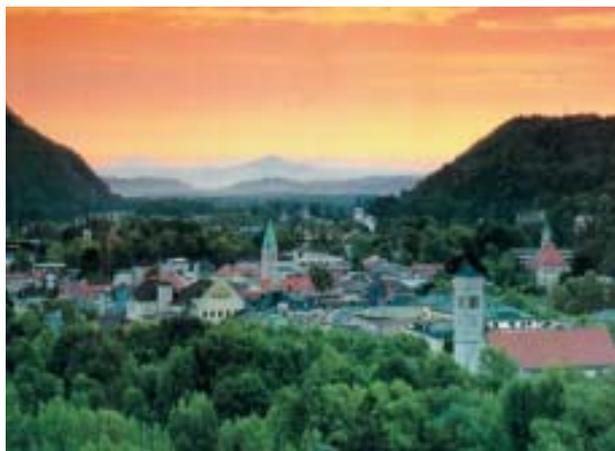
Fin dall'inizio il Ministero bavarese dell'ambiente ha sostenuto i comuni partecipanti all'iniziativa e sostiene anche ora quei comuni bavaresi che partecipano attualmente al progetto DYNALP (Interreg III B) e, in parte, sono pure membri della rete dei comuni. Uno degli scopi è quello di promuovere, con i finanziamenti del Ministero bavarese dell'ambiente, la rete dei comuni e acquisire nuovi membri per la stessa. Se nel passato le attività si focalizzavano soprattutto su metodologie modello per l'attuazione della Convenzione delle Alpi – ad esempio per la cura del paesaggio, l'ecoturismo o l'energia –, oggi la priorità viene data soprattutto al trasferimento di "Best Practises".

Partner del progetto sono fra l'altro Achenal, Reit im Winkl, Chiemsee, Oy-Mittelberg, Oberstaufen e Bad Reichenhall. Inoltre alla fine del 2002 Oberstaufen si è riunita a 12 comuni vicini, nell'ambito del programma europeo LEADER+, nella regione "Impulso Westallgäu 10+" che, seguendo il motto "lavoriamo oltrepassando i confi-

ni", intende impegnarsi a favore del miglioramento della qualità di vita nelle zone rurali. I progetti si occupano ad esempio della valorizzazione della materia prima regionale, il legno di abete bianco, oppure del miglioramento dell'offerta di mezzi pubblici nei comuni e dei collegamenti regionali. Inoltre è stata installata una piattaforma Internet chiamata "Anello generazionale" allo scopo di integrare tutta l'offerta di istituzioni culturali e sociali della regione del Westallgäu.

Città alpina dell'anno

Un'altra rete è la comunità di interessi "Città alpina dell'anno". Il titolo viene assegnato ogni anno ad una città alpina che abbia dimostrato grande impegno nell'attuazione della Convenzione delle Alpi. Nell'anno 2001 è stata scelta come "Città alpina dell'anno" Bad Reichenhall. Grazie a questa iniziativa 15 comuni situati sulle sponde del fiume Saalach, che segna il confine tra Austria e Baviera, hanno sottoscritto la cosiddetta "risoluzione del Saalach". Nel suo ambito è iniziata, ad esempio, la costruzione di un "sentiero informativo del Saalach" con tavole informative relative a fauna e flora, storia e cultura, ecc. dalla fonte alla foce del corso d'acqua. Si prevede che il sentiero sarà ultimato entro la fine dell'anno nell'ambito dell'Euregio Salisburgo-Berchtesgadener Land-Traunstein.



Bad Reichenhall – una delle prime cittadine che hanno aderito alla rete dei comuni "Alleanza nelle Alpi" e Città alpina del 2001. Fonte: La cittadina di Bad Reichenhall

Come città alpina del 2005 è stata scelta Sonthofen nella regione bavarese dell'Allgäu. Le attività finora svolte e progettate dalla città per uno sviluppo sostenibile (esempio: il modello "Futuro Sonthofen") dovrebbero essere potenziate dal punto di vista del confronto attivo con la Convenzione delle Alpi e dei suoi Protocolli e con l'identità alpina e cittadina.

Attuazione regionale di obiettivi ambientali qualitativi

Le iniziative come quella dell'Euregio o dei gruppi d'azione locale (GAL) nell'ambito del progetto LEADER+ so-

no particolarmente idonee a concretizzare gli obiettivi della Convenzione delle Alpi a livello regionale.

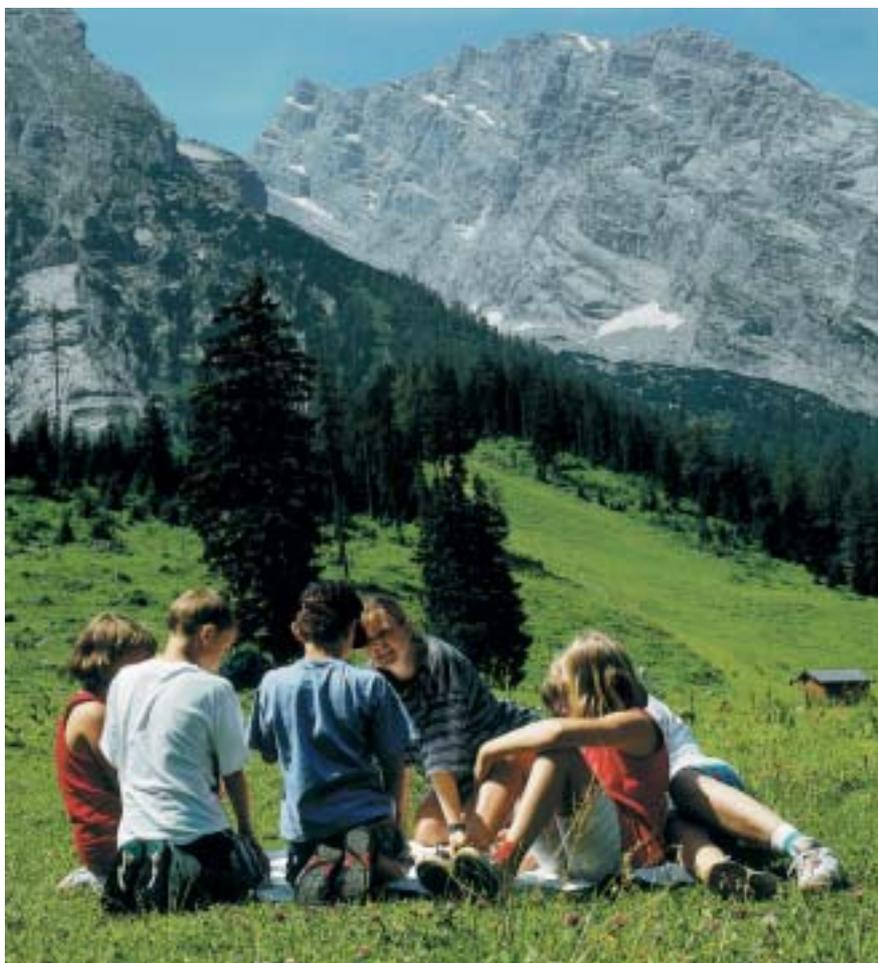
Lo ha dimostrato anche il progetto "Attuazione regionale di obiettivi ambientali qualitativi nell'arco alpino". Nella circoscrizione Berchtesgadener Land, per incarico dell'Ufficio federale dell'ambiente in cooperazione con i già esistenti gruppi di lavoro del processo Agenda 21 e altri gruppi attivi di interesse della popolazione, è stata condotta un'inchiesta per stabilire come possano essere soddisfatti a livello locale gli obiettivi formulati a livello nazionale della Convenzione delle Alpi. In questo contesto è stata verificata l'integrazione degli obiettivi della Convenzione delle Alpi nell'ambito dei piani e programmi regionali nonché la concordanza degli obiettivi del processo nazionale Agenda 21 con quelli della Convenzione delle Alpi. Ad esempio nel piano dell'unico parco nazionale alpino situato in Baviera, quello di Berchtesgaden, la Convenzione delle Alpi e i suoi Protocolli trovano applicazione come suo fondamento giuridico. Il parco nazionale inoltre è membro della rete delle aree alpine protette.

Pubbliche relazioni

Nell'ambito del progetto si è evidenziato il grande significato di un lavoro mirato di pubbliche relazioni per rendere noti gli obiettivi e i vantaggi della Convenzione delle Alpi siccome la Convenzione, i suoi Protocolli e gli obiettivi in essi contenuti sono ancora poco conosciuti dalla popolazione, dalle organizzazioni coinvolte e addirittura dalle amministrazioni pubbliche e comunali.

Attività di successo come la manifestazione intitolata "Bergforum 2004"²⁾, organizzata dal DAV in cooperazione con il Ministero federale dell'ambiente e il Ministero bavarese dell'ambiente, oppure anche l'opuscolo appena pubblicato sull'attuazione della Convenzione delle Alpi rappresentano i primi approcci di un proficuo lavoro di pubbliche relazioni che anche in futuro deve rappresentare un punto focale dell'aspirata attuazione.

Ministero bavarese dell'ambiente, della salute e della tutela dei consumatori, Germania



Parco Nazionale di Berchtesgaden, l'unico parco nazionale delle Alpi bavaresi ha aderito alla Rete Alpina delle Aree Protette
Fonte: Ministero bavarese dell'ambiente, salute e tutela dei consumatori

²⁾ Forum montano 2004

L'ATTUAZIONE DEI PROTOCOLLI DELLA CONVENZIONE DELLE ALPI IN AUSTRIA

L'Austria è uno dei Paesi aderenti alla convenzione per la tutela delle Alpi (Convenzione delle Alpi), Gazzetta ufficiale austriaca 1995/477 nella versione pubblicata nella Gazzetta ufficiale III 1999/18 e, dalla VI seduta della Conferenza delle Alpi del 30/31 ottobre 2000 a Lucerna, non è solo segnataria, ma ormai, dal 18 dicembre 2002, anche Parte contraente di tutti i Protocolli finora varati nell'ambito della Convenzione delle Alpi.

In seguito ad un dibattito ad essi dedicato, il parlamento austriaco ha specificato che i Protocolli della Convenzione delle Alpi hanno la proprietà di modificare o integrare le leggi nazionali. Poiché i Protocolli di attuazione della Convenzione delle Alpi regolano questioni riguardanti anche il campo d'autonomia spettante alle singole regioni, era necessaria anche l'approvazione della camera

Dalla mancanza di una tale riserva di attuazione ne consegue quindi che i Protocolli della Convenzione delle Alpi hanno un diretto effetto giuridico a livello nazionale e perciò sia il legislatore che l'esecutore devono rispettarli qualora siano confacenti ("self executing").

Una determinata disposizione quindi è direttamente applicabile se è sufficientemente definita ai sensi del principio di legalità ancorato nella Costituzione austriaca, cosa che può essere giudicata solamente caso per caso.

Se è evidente che una norma non è "self executing", tale disposizione allora non è neppure applicabile. Qualora l'idoneità di una norma a essere direttamente applicabile sia ("solo") dubbia, si accetta la sua diretta applicabilità. Nel frattempo la corte costituzionale austriaca considera



Brandberg in fondo alla valle dello Ziller fa parte della rete dei comuni "Alleanza nelle Alpi". I contenuti del Protocollo di attuazione "Agricoltura di montagna" vengono realizzati qui in tutto e per tutto. Fonte: P. Tasser

delle regioni (Bundesrat). Comunque sia il Nationalrat (camera dei deputati) che il Bundesrat hanno votato all'unanimità a favore della delibera.

Pure attraverso l'iter parlamentare si è deciso che per quanto riguarda i Protocolli – contrariamente a quanto succede con la Convenzione a cui appartengono –, si considerano tutti direttamente applicabili nell'ambito del diritto nazionale a partire dalla loro entrata in vigore, e quindi non è necessario emanare leggi in merito.

direttamente applicabile l'art. 14 del Protocollo "Difesa del suolo".

In base a quanto esposto precedentemente, in Austria si è proceduto alla seguente suddivisione generale delle disposizioni contenute nei Protocolli:

1. Disposizioni direttamente applicabili (quindi "self executing"), e cioè quelle che vengono applicate dagli orga-

ni giuridici esecutivi e dalle autorità senza un'ulteriore trasformazione o modificazione.

Comunque devono essere attuati a livello nazionale i numerosi obblighi di resoconto e controllo contenuti nei singoli Protocolli, in special modo nel Protocollo "Protezione della natura e tutela del paesaggio". Nel caso di altre disposizioni direttamente applicabili dei Protocolli, al fine di evitare eventuali conflitti di competenza, si deve inoltre verificare se il loro contenuto fa già parte del diritto nazionale e cioè di leggi federali o regionali. Qualora manchino tali leggi, le disposizioni del relativo Protocollo sono direttamente applicabili; qualora il contenuto contrasti con le disposizioni legislative in vigore, si deve avvalersi delle usuali regole d'interpretazione.

Esempi: art. 12 (2) Protocollo Turismo; art. 11 (1) Protocollo Protezione della natura

2. Disposizioni che mirano a conseguire adeguamenti legislativi in leggi o ordinanze o ad aggiungersi come nuove disposizioni.

Una probabile esigenza di attuazione si manifesta solamente in pochi singoli settori, ad esempio per i diversi regolamenti relativi alla pianificazione; singole disposizioni possono anche portare anche a ristrutturazioni e riposizionamenti tutt'al più nel campo degli incentivi.

Esempi: art. 2 Protocollo Foreste montane (a) Ordinanza contro l'inquinamento atmosferico dannoso per gli ecosistemi forestali); art. 8 Protocollo Pianificazione territoriale; art. 10 Protocollo Pianificazione territoriale

3. Disposizioni, che hanno più che altro un carattere dichiaratorio, ma che tuttavia dovrebbero essere tenute conto come aiuto per le argomentazioni, interpretazioni e motivazioni delle autorità.

Gran parte delle disposizioni, avendo carattere dichiaratorio, possono essere usate al massimo a scopi interpretativi, per definire gli obiettivi politici e come parametro per eventuali valutazioni dei vari interessi.

Esempi: art. 6 (3) Protocollo Turismo; art. 3 Protocollo Trasporti

In Austria siamo nella situazione piuttosto invidiabile di disporre di un nostro organo per la formazione di opinioni e consensi in forma di un Comitato nazionale austriaco, una piattaforma nazionale di coordinazione esistente da 14 anni, composta da rappresentanti delle regioni, ministeri interessati, NGOs nazionali e partner sociali. Questa istituzione con funzione consultiva permet-

te – come già praticato con successo nel passato nella stesura delle prese di posizione austriache sulle proposte dei Protocolli – di determinare la necessità di attuazione su larga base nazionale.

Un catalogo di attuazione, redatto nell'ambito di questo Comitato, è stato ormai varato e trasmesso a tutte le autorità di primo grado con sede nell'arco alpino. Questo documento rappresenta una prima valutazione giuridica e contiene una panoramica di massima dei passi necessari per l'attuazione dei Protocolli. In tal modo l'imminente attuazione dovrebbe dare un ulteriore impulso all'avvio di un processo dinamico, che, procedendo parallelamente ad uno sviluppo permanente e ad una costante riponderazione delle misure attuative proposte in tale documento, sbocchi alla fine in una procedura pratica sistematica per le decisioni e sentenze, valida in tutta l'Austria.

Ministero federale dell'agricoltura, foreste, ambiente e idroeconomia, Austria

IL RUOLO DELLE RETI

Rete di comuni "Alleanza nelle Alpi": la Convenzione delle Alpi non è un desiderio utopico, ma un progetto realizzabile - L'esempio del comune di Mäder (Austria)

1. "Alleanza nelle Alpi" - Nasce una rete

L'idea era quella che per dar vita alla Convenzione delle Alpi doveva essere creata una rete di comuni. Perciò la CIPRA International e l'Alpenforschungsinstitut³⁾ (AFI), con il supporto dell'Unione Europea svilupparono, assieme a 27 comuni pilota di tutto l'arco alpino, una procedura di verifica ecologica o ecoaudit per i comuni alpini.

I comuni lavorarono a livello locale nei settori energia, pianificazione territoriale, trasporti, turismo, acqua, foreste montane, economia forestale e gestione dei rifiuti. Per ognuno di essi furono preparate delle liste di verifica per rilevare la situazione reale.

Per poter lavorare fin dall'inizio in base agli stessi criteri, furono organizzati degli incontri internazionali. Durante il 3° scambio di esperienze a Bovec (SLO) i 27 comuni pilota fondarono la Rete dei comuni "Alleanza nelle Alpi".

All'inizio del 2003 il numero dei comuni è aumentato a 140, il che corrisponde ad una superficie di oltre 6.000 km². Una grande sfida è rappresentata dalle diversità linguistiche. Tutti i documenti ufficiali vengono

pubblicati nelle quattro lingue principali alpine: francese, italiano, sloveno e tedesco.

Per lo scambio di informazioni è a disposizione il "Bollettino informativo", il giornale dei comuni aderenti, e anche l'Internet. Dal sito www.alpenallianz.org si può accedere a tutti i comuni membri e nello stesso si trova una raccolta di oltre 200 "progetti esemplari per assicurare la sopravvivenza nella regione alpina".

I comuni membri tuttavia non vogliono solamente servire da modello, ma anche far sentire all'unisono la loro voce potente a favore di una abitabilità sostenibile nelle Alpi. Il primo successo lo hanno ottenuto con una risoluzione riguardante il Protocollo Trasporti. In essa i Ministri dell'ambiente venivano esortati a sottoscrivere alla Conferenza di Lucerna (CH), nell'autunno 2000, il Protocollo Trasporti nella forma presentata. La risoluzione fu esaminata durante la Conferenza dei Ministri. Il risultato della Conferenza dei Ministri è perfettamente corrispondente alla risoluzione stessa.

2. Attuazione a livello comunale

Mäder è una località situata sulla sponda del Reno nella regione del Vorarlberg, a 414 m sopra il livello del mare. Il Reno, il maggiore "torrente" europeo, ha segnato il destino della cittadina per centinaia e centinaia di anni ed è stato pure responsabile della quasi proverbiale po-

>> Tra Anorga e il Lago di Cancano: sguardo ad est verso la Valdidentro. Foto: H. Diem



³⁾ Istituto per le ricerche alpine



Attuazione della Convenzione delle Alpi nel comune di Mäder, Austria. Fonte: Comune di Mäder

vertà che la caratterizzava fino agli anni Cinquanta dello scorso secolo.

Perciò il comune di Mäder ha vissuto negli ultimi 40 anni più cambiamenti che nei precedenti due secoli messi insieme. Il censimento del 1951 aveva registrato a Mäder 786 abitanti, Nel 1991 ce n'erano 2.724, e oggi circa 3.240. Il numero delle case è aumentato nello stesso periodo da 180 a circa 900. Allora esistevano alcune micro-aziende formate da una sola persona nel villaggio, oggi esistono 40 imprese con in totale oltre 800 posti di lavoro.

Per capire che cosa sta succedendo oggi, si deve conoscere un po' il passato della località. Nel XVII e XVIII secolo il Reno, a causa dell'aumento degli insediamenti lungo il suo corso superiore e il disboscamento delle foreste, aveva provocato più volte inondazioni con effetti catastrofici, che nel vero senso della parola attraversavano il comune di Mäder. Mäder aveva quindi un problema. I responsabili di allora riuscirono a costringere il torrente Reno a scorrere in un letto ristretto.

In tal modo fu possibile disboscare le zone golenali precedentemente esistenti e utilizzarle a scopi agricoli. Però i boschi golenali non avevano solamente trattenuto l'acqua, ma avevano pure protetto l'abitato dal vento. Il villaggio, ora sprovvisto degli alberi, era in preda ai venti, e le tempeste di foehn periodicamente scoperchiavano le case.

Protocollo "Protezione della natura e tutela del paesaggio"

Nel 1973 la regione del Vorarlberg varò una legge a tutela del paesaggio. Il nuovo ufficio regionale responsabile della protezione della natura e della tutela del paesaggio chiese ai comuni del Vorarlberg se erano in grado di elencare quali danni al paesaggio conveniva riparare. Il comune di Mäder denunciò come danno al paesaggio

il disboscamento delle antiche zone golenali su una superficie di circa 20 ettari. L'amministrazione regionale accolse la richiesta di Mäder, pretendendo tuttavia una strategia integrale coinvolgente tutto il territorio comunale.

Piano di rimboscimento

Con il supporto di Mario Broggi in qualità di pianificatore fu preparato un piano di rimboscimento di massima che prevedeva circa 80.000 nuovi alberi e arbusti su una lunghezza di circa 15 km. Lo spazio necessario calcolato ammontava a circa il 2% del territorio comunale. Il piano di rimboscimento fu realizzato per più del 90%. In totale furono piantati oltre 70.000 alberi e piante. Nel piano di rimboscimento erano stati elencati pure molti altri progetti di pianificazione territoriale, ad esempio la ricoltivazione di una cava di ghiaia e la sua trasformazione in una zona ricreativa, diventata poi la prima area protetta del Vorarlberg.

In occasione del 10° anniversario del piano di rimboscimento fu presentato un piano regolatore del verde per la zona abitata. Già nel piano di rimboscimento era stata sviluppata l'idea di sistemare all'interno dell'abitato una grande area naturale a scopo ricreativo, dimostrando che la natura non si fermava ai margini del centro abitato. Il piano regolatore del verde aveva tre scopi:

- 1. dare alla località un assetto in armonia con il piano regolatore territoriale e il piano dei trasporti**
- 2. garantire l'utilizzabilità degli spazi verdi**
- 3. potenziare l'equilibrio naturale nella zona abitata.**

Il piano conteneva quindi i presupposti per mantenere a lungo termine un'adeguata qualità dell'ambiente.

Piano di sviluppo comunale

Nel 1992, nell'ambito del piano di sviluppo comunale, si stabilì assieme allo studio stadtländ l'obiettivo: "Mäder deve diventare un comune ecologico modello". Il "piano di sviluppo comunale" venne definito a proposito come un processo simile a quello di un'Agenda 21 locale. I responsabili comunali prepararono assieme alla popolazione obiettivi e azioni.

In esso vennero definiti tra gli altri anche i seguenti obiettivi:

1. protezione di piccoli biotopi
2. architettura naturale dei giardini
3. valorizzazione estetica delle zone verdi intorno al centro abitato
4. protezione dei preziosi prati con frutteti

Protocollo "Energia"

Risanamento del centro ricreativo comunale

Nell'ambito di questo Protocollo si colloca anche il risanamento di edifici di proprietà comunale. Potenziali risparmi d'energia si erano evidenziati nell'edificio sede del centro ricreativo comunale, che precedentemente aveva ospitato la scuola elementare di Mäder. L'edificio, prima del risanamento, consumava 16.000 litri di gasolio all'anno ed emetteva quindi circa 45 tonnellate di CO₂. Dopo il risanamento, il consumo di energia negli ultimi 6 periodi di riscaldamento era ammontato in media a 32.000 kWh. Siccome il calore viene prodotto con un impianto autonomo a biomassa, le emissioni di CO₂ hanno potuto essere azzerate. L'indice energetico è diminuito da 240 kWh/m²a a 48 kWh/m²a. Economicamente questa trasformazione è stata possibile solamente perché il comune ha inserito i costi esterni nei calcoli della redditività.

La mano pubblica non deve provocare danni politico-economici!

Produzione autonoma di energia termica da biomassa

Il centro scolastico e culturale viene riscaldato dal 1994 in poi con un impianto autonomo a biomassa, che a sua volta viene alimentato per circa il 60% con materiale ligneo ricavato dagli alberi e arbusti piantati oltre 20 anni fa. In tal modo il tragitto di trasporto è minimo e il circuito del CO₂ si chiude a distanza ravvicinata.

Ecoscuela media

I responsabili del comune di Mäder sono convinti che un cambiamento duraturo dello stile di vita della popolazione può avvenire solamente attraverso gli adolescenti. In base a questa convinzione avevano preso a suo tempo la decisione di trasformare la scuola media locale in un'ecoscuela progettandola ed edificandola come edificio ecologico modello.

Nel gennaio 1997 fu iniziata la costruzione dell'edificio, ultimato poi nel settembre 1998. Essendo la prima ecoscuela media della regione è stato fatto un lavoro pionieristico a diversi livelli: prima di tutto l'ecologia è un tema chiave delle lezioni scolastiche, poi l'edificio della scuola che è a basso consumo energetico, ha bisogno di meno di 20 kWh/m²a per gli spazi utili. Questi risultati si ottengono grazie alla forma cubica dell'edificio principale con una superficie esterna ridotta al minimo e con l'interramento parziale della palestra, ma anche grazie all'ottimo isolamento termico e ai vetri isolanti nonché combinando questi fattori al recupero del calore refluo e a collettori interrati. La restante energia termica viene prodotta con il riscaldamento a biomassa, che ha un effetto neutrale per quanto riguarda il CO₂. Uno studio condotto dal comune stesso sulla "ottimizzazione del materiale ecologico impiegato" ha garantito la scelta del combustibile ideale.

Sul tetto della palestra è stato installato un impianto fotovoltaico di 105 m², che continua ad essere ingrandito. Nel 2000 è potuta entrare in funzione una grande ruota solare di 8 m². L'impianto ha una potenza massima di 12,3 kWh e fornisce una quantità di elettricità di circa 11.000 kWh all'anno. Il riscaldamento dell'acqua occorre avviene mediante un impianto solare, costituito da 28 m² di collettori. Nella centrale tecnica della scuola ci sono due serbatoi d'acqua calda ben isolati, ognuno con una capienza di 3.000 litri.

L'acqua piovana che cade sull'edificio non finisce nella canalizzazione, ma in uno stagno che si trova nel cortile della scuola dove può evaporare o disperdersi nel terreno.

Illuminazione stradale

Seguendo la proposta del team e5 (e5 è un programma che promuove una maggiore efficienza energetica nei comuni su iniziativa dell'Istituto per l'energia del Vorarlberg, secondo il modello della "Città dell'energia in Svizzera"; ormai partecipano a questa gara amichevole anche alcuni comuni del Vorarlberg, del Tirolo e della regione di Salisburgo) si è deciso di rimodernare l'illuminazione stradale applicando le tecnologie più moderne. Le lampade al vapore di mercurio (luce bianca) sono state sostituite da lampade al vapore di sodio (luce gialla), con il vantaggio che ora le lampade possono essere accese e spente singolarmente.

Nel comune di Mäder ci sono circa 340 punti luce. 109 vecchi corpi lampada di oltre 20 anni di età sono stati sostituiti da corpi nuovi. Gli altri sono stati riattrezzati. In tal modo il villaggio ha un'illuminazione più omogenea che a sua volta incrementa la sicurezza e il comfort. Allo stesso tempo sono stati rimodernati al livello delle tecnologie più avanzate gli otto quadri elettrici. I costi totali per l'ammodernamento sono ammontati a € 88.000,-.

Impianto solare per la squadra di calcio

Nel 1999, nell'edificio sede della squadra di calcio locale FC Mäder è stato installato un nuovo impianto di riscaldamento e di trattamento delle acque. Il comune ha prefinanziato l'impianto e la squadra dell'FC Mäder sta ammortizzando ora il prestito pagando al comune per 15 anni il 90% dei costi energetici risparmiati. L'importo restante, non coperto completamente con tale metodo, è un contributo diretto del comune.

Per il trattamento delle acque è stato montato un collettore solare di 32 m² sulla facciata sud-est della sede del club. Sommandone l'effetto a quello del nuovo riscaldamento si può ora risparmiare circa il 35% di energia.

Strategia energetica

Il risparmio energetico e l'utilizzo di energie rinnovabili rimane sempre un tema attuale. Per rimanere aggiornato in questo settore il comune di Mäder ha elaborato un'apposita strategia.

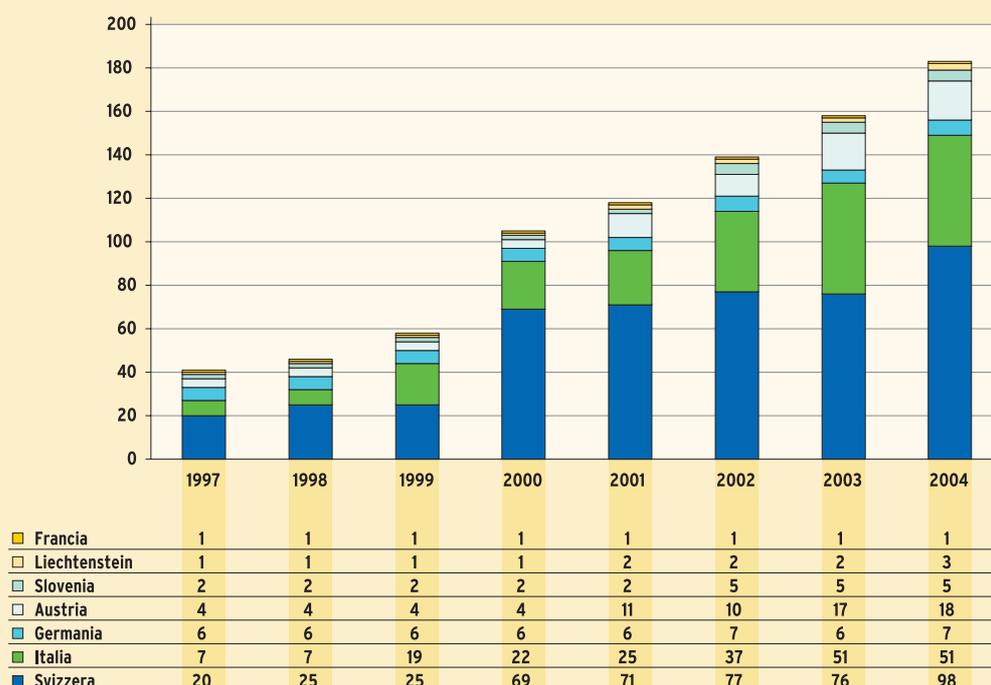
In essa, da una parte si elencano tutti gli obblighi assunti dal comune di Mäder che hanno effetto sul consumo di energia: ad esempio, le conseguenze dell'adesione del comune all'Alleanza del Clima che comporta l'impegno di ridurre del 50% le emissioni di CO₂ dal 1998 al 2010. Oppure il fatto che, con l'adesione alla Rete dei comuni "Alleanza nelle Alpi", il comune si è impegnato a non aumentare il consumo di risorse rinnovabili più velocemente di quanto le stesse possano essere sostituite da risorse rinnovabili durature. Naturalmente anche con il programma e5 il comune ha assunto un impegno e cioè l'attuazione di un continuo lavoro politico-energetico nel comune.

In base a questo metodo si rappresentano di nuovo i risultati del programma di sviluppo territoriale e del piano regolatore territoriale. I consumi energetici, causati dal comune come unità amministrativa, vengono presentati singolarmente, edificio per edificio, e per ogni altro tipo di impianto come l'illuminazione stradale, l'approvvigionamento idrico e la canalizzazione. I potenziali di miglioramento vengono formulati e definiti come obiettivi vincolanti per l'amministrazione pubblica.

Alla fine si esaminano i settori dei trasporti, delle pubbliche relazioni e degli incentivi. In particolare per quanto riguarda i finanziamenti si tratta di porsi obiettivi chiari in modo da non procedere adottando il "principio a pioggia", ma di incentivare nel modo più efficace il risparmio di energia e le energie rinnovabili.

In un capitolo separato si esamina in quale misura si possa influire sul consumo energetico dei nuclei familiari e

Comuni associati





Anche la località di Schliersee fa parte della rete dei comuni. Fonte: Informazioni turistiche di Schliersee, www.schliersee.de

delle aziende industriali e commerciali. Nei prossimi tre anni si intende preparare una cartina energetica, sulla quale siano riportati quei provvedimenti che possono produrre i risparmi maggiori nonché dove sarebbe possibile sfruttare il calore refluo e dove altrimenti sarebbe opportuno adottare altre misure che abbiano rilevanti effetti di risparmio energetico.

Protocollo "Pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile"

Già nel 1965 i rappresentanti del comune di Mäder avevano deciso di far approntare un piano regolatore territoriale. Ne furono incaricati il professore universitario Dr. Rudolf Wurzer della Technische Hochschule (Politecnico) di Vienna.

Il Prof. Wurzer a quel tempo, in cui prevaleva la crescita della popolazione e l'immigrazione, era dell'opinione che la valle renana del Vorarlberg sarebbe diventata nel corso degli anni una zona metropolitana unitaria e i singoli comuni sarebbero diventati dei quartieri cittadini. Poiché in tal caso tutta la valle sarebbe stata urbanizzata, ognuno di questi quartieri avrebbe avuto bisogno di un parco di ricreazione – simile al Central Park a Manhattan.

Piano di sviluppo territoriale

Negli anni 2000 e 2001 è stato elaborato un piano di sviluppo territoriale in un processo di pianificazione aperto, durante il quale è stato deciso di aumentare il verde della località e ridurre le superfici edificabili.

Piano regolatore territoriale

Nell'attuazione del piano di sviluppo territoriale, in un piano regolatore territoriale sono state ridotte le aree edificabili di 150.000 m². Si tratta dell'11,9% dell'area precedentemente dichiarata edificabile. Le aree libere,

destinate all'agricoltura, sono state trasformate in superfici funzionali, da mantenere sgombrare per usi civili, con eccezione delle aree circostanti le fattorie già esistenti. Ciò significa che è proibito qualsiasi tipo di costruzione su tali terreni.

Impresa V

Con l'iniziativa "Impresa V" l'Ufficio delle questioni riguardanti il futuro, l'associazione dei comuni ecologici e dei trasporti pubblici del Vorarlberg hanno fondato una piattaforma con l'intenzione di riunire tutte le attrici e gli attori che si impegnano per uno sviluppo sostenibile a livello comunale.

Nella fase pilota dell'Impresa V, condotta in quattro comuni tra i quali anche Mäder, sono stati costituiti dei gruppi di lavoro con l'intenzione di riunire intorno ad un tavolo nuclei di competenza nei settori: economia, ambiente, questioni sociali/cultura e responsabilità globale. Tali team avevano il compito di valutare il processo di sviluppo del loro stesso comune, servendosi di una lista di verifica.

In una fase successiva i gruppi, in base ai modelli esistenti, hanno raccolto i provvedimenti esemplari, adottati dal loro comune, valutandoli poi in base allo schema di sostenibilità dell'Impresa V. Come si può capire facilmente dallo schema di sostenibilità del comune di Mäder, c'è ancora molto da fare, soprattutto in campo economico.

Perciò in una prima fase si cerca di redigere un catalogo degli obiettivi all'interno di un gruppo di lavoro, composto da rappresentanti comunali e membri del comitato dell'economia e dei trasporti.

Protocollo "Difesa del suolo"

Due incentivi, predisposti dal comune di Mäder, hanno come obiettivo integrale la difesa del suolo.

Incentivazione dell'agricoltura

Con la prima iniziativa il comune garantisce un aumento del 25% delle sovvenzioni ÖPUL (finanziamento nazionale per l'ecologizzazione dell'agricoltura). Ogni anno viene distribuito un importo pari a circa € 7.000,-.

Incentivazione del biogas

Con la seconda iniziativa si incentiva l'utilizzo del biogas. Ciò significa da una parte un intervento a favore del clima, dall'altra un miglioramento della vita biologica nei terreni. Inoltre si possono sostituire allo stesso tempo i concimi acquistati in commercio. L'impianto entrato in funzione nell'estate del 2002 produce ogni anno oltre 200.000 kWh di elettricità risparmiando circa 270 tonnellate di CO₂ all'anno. Il contributo comunale per la costruzione dell'impianto è ammontato a circa € 36.000,-.

Protocollo "Trasporti"

Microrete

Assieme ai comuni della Rete Frastanz (A), Grabs (CH), Mauren (FL) e Schaan (FL) Mäder cerca di risolvere i suoi problemi di circolazione nell'ambito di un progetto facente parte dell'Interreg IIIA. L'obiettivo è quello di potenziare le piste ciclabili e i sentieri pedonali all'interno della località, cercando sempre di offrire a pedoni e ciclisti percorsi più corti di quelli per il traffico motorizzato.

Lo scopo del progetto a Mäder è quello di non far portare più nessun bambino a scuola in macchina.

A conclusione del progetto – si spera con successo – facendo tesoro di quanto appreso durante lo stesso, si vogliono formulare delle richieste rivolte ai politici responsabili della politica dei trasporti regionale e sovraregionale e naturalmente trasportarle all'esterno.

Protocollo "Popolazione e cultura"

Profilo sociale

Il 22 aprile 2002 la rappresentanza comunale decise all'unanimità il profilo sociale della località riassunto nel motto "Mäder – per tutta la vita". Più di 120 abitanti di Mäder hanno collaborato all'iniziativa.

Servendosi di un questionario comprendente circa 100 domande sono state rilevate la situazione reale e le opinioni della popolazione sulla vita sociale a Mäder. Alla fine in gruppi di lavoro sui cinque temi "I nostri figli – I nostri adolescenti – Le nostre famiglie", "Viviamo insieme – abbiamo bisogno uno dell'altro", "Una qualità

di vita che conviene", "Invecchiare a Mäder" e "Centro sociale e degli anziani", sono stati elaborati i principi da seguire e le misure per la loro attuazione, che ora è in pieno corso. I tre progetti iniziali "Spazio creativo", "Caffè comunicativo", e "Le culture si incontrano" sono già diventati parte integrante della vita di Mäder, altri seguiranno.

Assieme

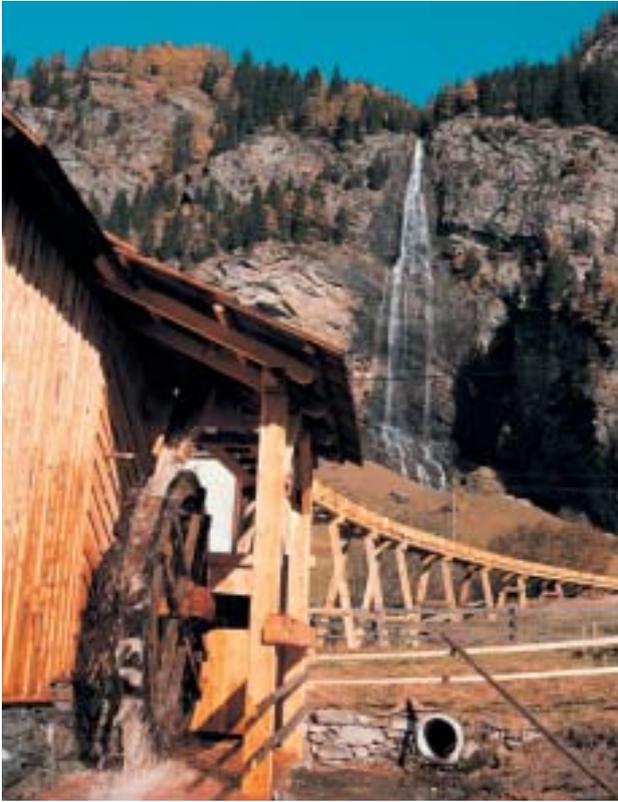
Un gruppo di lavoro, formato da 10 donne austriache e 10 turche, si è assunto i seguenti compiti nell'ambito del progetto "profilo sociale":

- Affiancare le due culture, mostrare che possono convivere senza che una "fagociti" l'altra (integrazione non è sinonimo di assimilazione).
- Promuovere la comprensione per le rispettive radici per poter comunicare senza paure reciproche.
- Rafforzare il senso di appartenenza alla rete sociale del comune di Mäder.
- Imparare a capirsi per poter vivere assieme senza conflitti.
- Abbattere pregiudizi e malintesi.
- Promuovere e sostenere le possibilità di incontri periodici.

Il progetto è stato avviato con una manifestazione della durata di tre giorni intitolata "Voi e me – assieme – Siz ve Biz" con una mostra, dimostrazioni culinarie, un angolo orientale, una serata di festa con canzoni, balli e rappresentazioni di usanze, una discussione al podio sulle differenze e sulle identità tra Islam e chiesa cattolica e simili. Circa 500 visitatori, sia turchi che austriaci, hanno mostrato grande interesse per il tema.

Adesso si continua con serate culinarie, corsi di tedesco discorsivo, serate di ballo, incontri periodici, ecc.. Le culture, che si incontrano, naturalmente non si limitano più al rapporto turco-austriaco.

Rainer Siegele, la rete dei comuni "Alleanza nelle Alpi"



Parco Nazionale degli Alti Tauri - Panorama sulle cascate di Krimml.
Fonte: Rete Alpina delle Aree Protette

La Rete Alpina delle Aree Protette - Attuazione del Protocollo "Protezione della natura" fin dalla prima ora

Già a partire dal 1994 da parte francese fu proposta la costituzione di una rete alpina delle aree protette allo scopo di migliorare la cooperazione internazionale nel campo della salvaguardia della natura nelle Alpi. L'attuazione concreta dell'articolo 12 del Protocollo "Protezione della natura" ne fu il punto di partenza: "Le Parti contraenti assumono misure idonee a creare una rete nazionale e transfrontaliera di aree protette, biotopi e altri beni ambientali protetti o meritevoli di protezione riconosciuti. Esse si impegnano ad armonizzare gli obiettivi e le misure in funzione delle aree protette transfrontaliere".

Durante la prima conferenza internazionale delle Aree Alpine Protette nel 1995 a Gap, gli amministratori delle aree protette di tutti i Paesi alpini rappresentati decisero di cooperare più strettamente, da quel momento in poi, per tutto quanto riguardasse la gestione di tali zone facendo tesoro dello scambio di esperienze fra colleghi nonché creando e promuovendo progetti comuni nelle aree protette. Dopo alcuni lavori preparatori, dal gennaio 1997, fu approntata la sede della Rete Alpina. Entro la fine del 2002, poi, si sono costituiti in totale 15 gruppi tecnici di lavoro che si occupano delle diverse questioni riguardanti la gestione delle aree protette, la tutela delle specie, delle risorse e dell'habitat (grandi uccelli rapaci e ungulati, predatori e flora alpina, gestione sostenibile dei bacini idrici e delle foreste, gestione dei flussi turistici,

creazione di valore economico nelle aree protette, NATURA 2000, agricoltura montana e pastorizia, pubbliche relazioni, ecc..). In tutti questi gruppi di lavoro e durante le loro manifestazioni si evidenzia e si manifesta il riferimento alla Convenzione delle Alpi e ai suoi Protocolli. Le tematiche trattate vengono anche messe a disposizione di un pubblico specializzato e dell'opinione pubblica mediante pubblicazioni mirate (pubblicazioni specializzate e guide, sondaggi "Best Practice", mostre di grande risonanza pubblica, come ad esempio quella dedicata alle montagne mitiche, libri e film sempre nelle 4 lingue ufficiali della Convenzione).

La Rete Alpina supporta i suoi membri nella preparazione ed esecuzione di progetti comuni, ad esempio nell'ambito di programmi europei (come l'INTERREG III B - Habitatp), promuove gli sforzi comuni per il monitoraggio di fauna e flora, elabora, assieme ai suoi partner nelle aree protette e ad altre istituzioni che si dedicano alla salvaguardia della natura, concetti e prodotti comuni di pubbliche relazioni nonché organizza convegni,

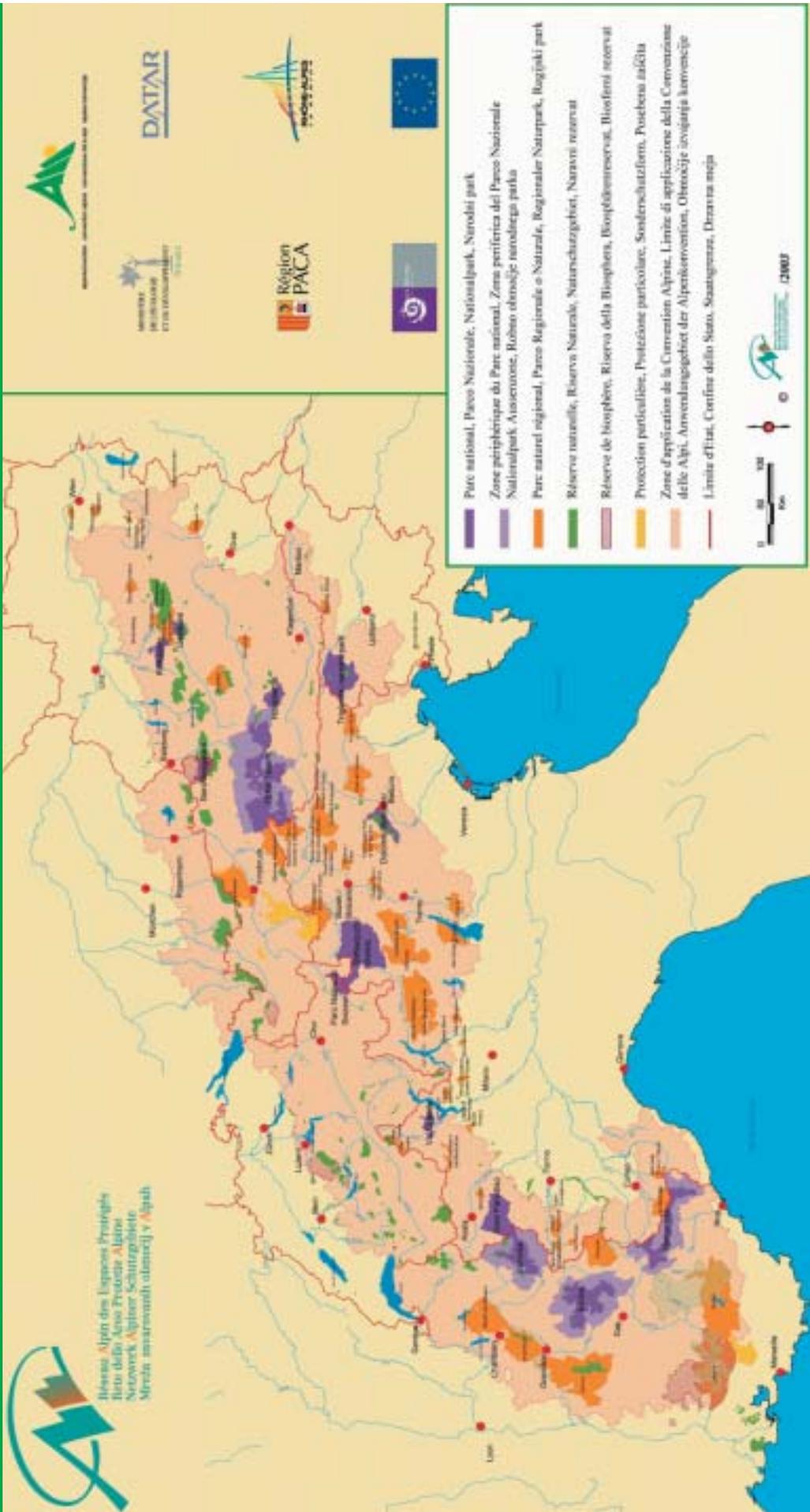


Stambecco nel Parco Nazionale del Gran Paradiso. Fonte: Rete Alpina delle Aree Protette

viaggi di studio e un vivace scambio di personale su questioni di carattere pratico.

Tutto ciò ha portato ad una più stretta cooperazione delle aree alpine protette attraverso uno scambio periodico di metodologie nonché contatti diretti personali e tematici, dando vita quindi anche ai contenuti principali della Convenzione delle Alpi. Si è formata così una concentrazione di competenze intercomunicanti tra le aree protette e i loro amministratori che rappresenta la base per l'attuazione dell'articolo 12 del Protocollo "Protezione della natura", citato all'inizio (armonizzazione degli obiettivi e delle misure, scambio di esperienze tematiche). Poiché tuttavia solamente le aree protette di grande

Rete delle Aree Alpine Protette



Fonte: Rete delle Aree Alpine Protette

estensione ed ecologicamente coerenti assicurano una protezione duratura e sostenibile del patrimonio naturale delle Alpi e lo svolgimento dei processi naturali, la Presidenza tedesca della Convenzione delle Alpi ha esortato la Rete Alpina a proporre uno studio concreto sulla questione delle aree protette transfrontaliere e sui corridoi ecologici.

La realizzazione di questo studio, sostenuta dagli Stati aderenti, è stata varata dal Comitato Permanente della Convenzione delle Alpi. Si tratta del primo passo molto concreto al fine di potenziare la dimensione territoriale della Rete, come si prefigge la Convenzione delle Alpi. Il lavoro ha lo scopo di individuare le potenziali aree protette esistenti con potenziali connessioni transfrontaliere includendo anche le misure disponibili per la migrazione delle specie e le loro opportune integrazioni. L'aspetto delle aree protette transfrontaliere, l'armonizzazione dei loro obiettivi e misure nonché la creazione di corridoi di connessione tra le aree alpine protette porteranno ad una nuova qualità della salvaguardia della natura nelle Alpi. A questo proposito la Convenzione mira principalmente ad un adeguato coordinamento dei mezzi disponibili (protezione della natura per via contrattuale, coordinamento con gli attori locali, armonizzazione delle misure tra gli enti locali).

La Rete Alpina delle Aree Protette rappresenta lo strumento di interazione più grande e più completo nell'ambito della protezione territoriale della natura all'interno della Convenzione delle Alpi. È stata fondata per contribuire alla concreta realizzazione della Convenzione delle Alpi e, oltre ad occuparsi dei contenuti del Protocollo

“Protezione della natura”, tratta anche i temi oggetto di altri Protocolli (Agricoltura di montagna, Turismo, Pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile, ecc..). Le aree alpine protette sono zone di particolare interesse per i visitatori e la popolazione. Esse tutelano un patrimonio naturale e culturale centennale e possono assumere la funzione di modello per la salvaguardia della natura di oggi. Esse costituiscono anche spazi comunicativi in particolare grazie ai loro centri per i visitatori, con la loro politica di informazione e con il loro servizio di accoglienza e assistenza di turisti ed escursionisti. La Convenzione delle Alpi è qui presente e le aree protette rappresentano uno dei suoi portavoce.

L'esempio della Rete Alpina delle Aree Protette è stato seguito anche nell'ambito della Convenzione dei Carpazi. Una rete simile in fase di costituzione si è orientata alla Rete Alpina ed è stata supportata dai partenariati montani, promossi dalla Convenzione delle Alpi. La Rete Alpina partecipa pure alla formazione della rete di aree protette dei Pirenei.

La Convenzione delle Alpi ha fornito impulsi, ora è iniziata la fase della sua attuazione concreta e i risultati si vedono. La Rete Alpina delle Aree Protette è la prima iniziativa del genere. Dopo quasi 10 anni dalla sua fondazione e di lavoro pluriennale, ora è iniziata la fase delle connessioni territoriali transfrontaliere ai sensi dell'art. 12 del Protocollo “Protezione della natura”.

**Ministero dell'ecologia e dello sviluppo sostenibile, Francia
Rete Alpina delle Aree Protette, Gap**

La Rete Alpina delle Aree Protette in breve

- Dal punto di vista amministrativo è integrata nel Parco Nazionale di Les Ecrins (F), 5 persone lavorano permanentemente nella sua sede. Ad esse si aggiunge il personale a progetto
- supportata dallo Stato francese e dalle regioni alpine Provence-Alpes-Côte-d'Azur e Rhône Alpes e, a seconda del progetto, da altri Paesi aderenti alla Convenzione delle Alpi
- Esistono 350 aree protette di grandi dimensioni di tutte le categorie, di cui 14 parchi nazionali e 65 parchi naturali o regionali.
- Raccoglie circa 2000 amministratori e curatori delle aree protette.
- Rappresenta circa il 20% della superficie alpina nonché quasi tutte le piante, gli animali e gli habitat.
- Ha 15 gruppi di lavoro tecnici e tematici.
- Ha organizzato oltre 150 manifestazioni e numerose pubblicazioni e mostre a partire dal 1995.

Sede della Rete Alpina :
Réseau Alpin des Espaces Protégés
Micropolis Isatis
F - 05000 Gap

Tel.: +33 (0)4 92 40 20 00 Mail: info@alparc.org
Fax: +33 (0)4 92 40 20 01 Web: www.alparc.org

TRASPORTI

Il tema trasporti nell'ambito della Convenzione delle Alpi

La problematica specifica

Perché esiste la Convenzione delle Alpi e il Protocollo dei trasporti? Perché non esiste invece una convenzione degli Appennini o della Valle del Reno? Perché non c'è un protocollo dell'istruzione o della medicina? Per quale motivo, dunque, il traffico transalpino è un tema che fa scalpore? Che cosa lo fa diventare oggetto di una regolamentazione sfrenata? Cerchiamo di sondare con cautela questo guazzabuglio e i suoi aspetti specifici:

- Innanzitutto abbiamo un oggetto (la regione alpina) sul quale, da quando circa 150 anni fa si scoprì la sua commerciabilità, si rivendica con intensità costantemente crescente una grande quantità di diritti di utilizzazione in concorrenza tra di loro. Inoltre gli interessi dei suoi utenti sono molto eterogenei, e cioè non solamente tra i diversi individui e tra le diverse lobby, ma anche al loro interno (quindi con sintomi di schizofrenia). Ad esempio in quelle persone che per motivi professionali o per trascorrere il tempo libero (sciare!) desiderano raggiungere in fretta la loro destinazione alpina, però naturalmente di notte, finito il lavoro o dopo una faticosa attività sportiva, e reclamano per sé un ben meritato riposo notturno del tutto indisturbato.

- Questo oggetto, la regione alpina, a causa delle sue speciali caratteristiche (e cioè della sua elevata intensità di rilievo, quindi della forte variazione delle altitudini con diverse zone climatiche in frequente alternanza, con una variazione altrettanto accentuata della vegetazione e della fauna ad esse strettamente connesse), si rivela come

una zona estremamente sensibile e vulnerabile agli interventi derivanti dalla commercializzazione.

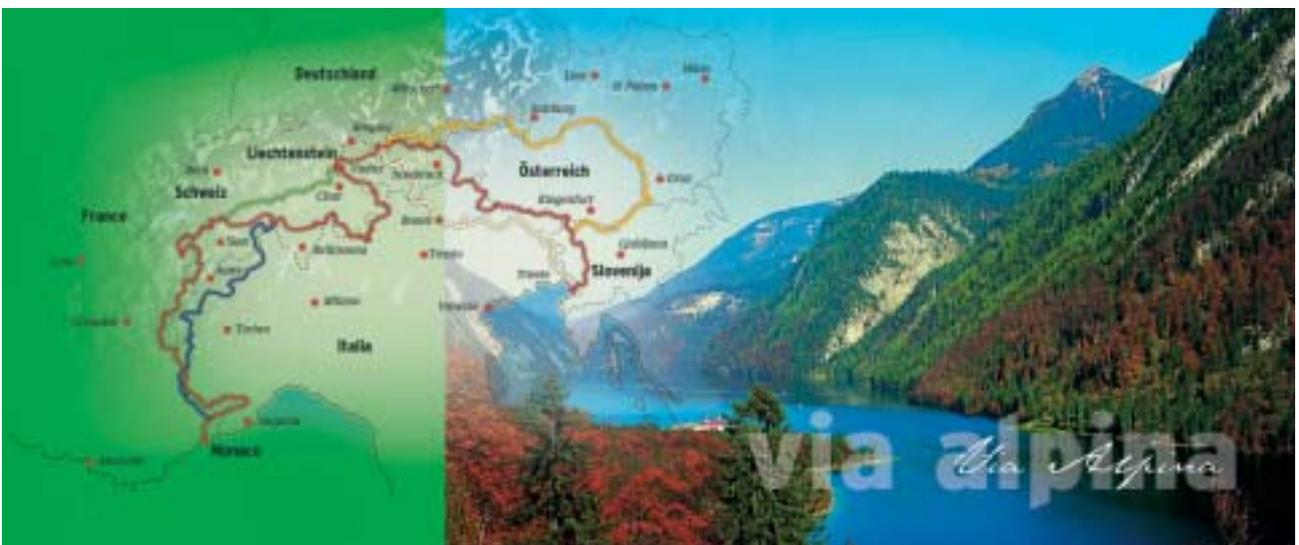
- Si aggiunge poi un ulteriore aspetto problematico, specifico della regione alpina: questo oggetto capriccioso, sensibile e attraente, è pure spezzettato da vari confini nazionali. Ciò comporta svariate conseguenze, ma due di esse, in particolare, acutizzano il problema: innanzitutto per l'utilizzo e la protezione di questo oggetto sono in vigore ordinamenti giuridici diversi ovvero mentalità diverse in quanto ad esigenze e coinvolgimento. E, in secondo luogo, così si possono creare a piacere (anche nell'epoca della globalizzazione) stereotipi negativi a livello nazionale (il termine dominante "transito", a cui si attribuiscono sempre tutte le colpe, mette in evidenza tale fenomeno).

Transito, oh amato spauracchio!

Tentiamo innanzitutto di darne una chiara definizione. Traffico di transito: ma che cos'è? Il traffico di transito – oppure nella prediletta forma abbreviata "transito" – attraverso un paese (o attraverso una zona definita) è quel traffico che attraversando da qualche parte i confini di un paese (o una zona definita) entra in un altro paese (o una zona definita) oppure quello che proseguendo per la propria destinazione lascia altrove il territorio del paese interessato (o della zona definita) senza fermarsi. Il transito quindi è definito dalla casualità dell'andamento dei confini prefissati di un paese o di una zona e perciò è da essi dipendente.

Vista l'innocenza di una tale definizione si potrebbe subito riabbandonare il tema, se nell'opinione pubblica in

>> Affiancando il trasparentissimo Königsee ai piedi del Watzmann la Via Alpina conduce in Baviera. Foto: N. Morelle



generale non dominasse una definizione completamente diversa del traffico di transito, cementata pure dai media. E questa definizione popolare si può riprodurre più o meno con le seguenti parole: “Il traffico di transito è quel traffico che inquina maggiormente l’ambiente, rovina maggiormente le nostre strade e provoca il maggior numero di incidenti”. Avvicinandosi a questa definizione popolare, inoltre, il traffico di transito viene equiparato tacitamente, quasi senza eccezioni, ad una determinata parte, generalmente piuttosto piccola di esso, e cioè al trasporto di merci su strada effettuato da automezzi pesanti stranieri.

Constatando il grado d’intensità delle nostre percezioni ci accorgiamo di aver interiorizzato profondamente in noi una rigida categorizzazione degli stereotipi negativi, ovvero dei nostri nemici, in proporzione alle nostre paure di veder limitati i nostri diritti: il nemico per eccellenza è il camion straniero, che, con appiccicato il verdetto “transito”, attraversa rombando l’inferno delle arterie di transito. Il nemico numero 2 è il camion nazionale (che non faccia altro che trasportare tutto quello che consumiamo o smaltiamo, e cioè i rifiuti, lo dimentichiamo volentieri). Un nemico già relativamente “sdentato” è l’automobile straniera. Dopotutto i turisti che trasporta ingrossano sensibilmente i portafogli (comunque preferiremmo il turista che semplicemente ci versa direttamente i suoi soldi sul nostro conto bancario senza farsi neppure vedere da queste parti). La funzione del vitello d’oro, infine, l’assume la propria autovettura. E per quietare la propria coscienza, comunque, consigliamo volentieri a tutti gli amici e conoscenti di usare la ferrovia.

La conclusione da trarre da queste spiegazioni molto semplificate può essere riassunta nella seguente tesi: ogni raggruppamento sociale, ogni comunità di interessi, ogni collettività di persone per distrarsi da problemi inerenti al proprio gruppo e per mantenere l’integrità del loro piccolo mondo idealizzato necessita di un nemico collettivo, di un capro espiatorio. Il traffico di transito (anzi per esattezza: il traffico di transito di automezzi pesanti stranieri) corrisponde eccellentemente ad una tale figura ostile. Nel traffico di transito si manifesta in gran parte la nostra subliminale avversione contro tutto quanto ci è estraneo. Questa nostra avversione viene mitigata solamente se si tratta di un forestiero disposto a spendere. Come sarebbe miserando il nostro stato d’animo senza l’amato spauracchio chiamato traffico di transito! In tal caso dovremmo infatti constatare con orrore che in effetti dovremmo essere noi stessi a cambiare invece di pretenderlo, come di solito con l’indice puntato, dagli stranieri. In verità, se non esistesse il transito, si dovrebbe senz’altro inventarlo tanto è diventato indispensabile come capro espiatorio.

Sistematica terminologica

La discussione sull’uso svariato, dettato dai rispettivi interessi, della parola “transito” dimostra che non si può fa-

re a meno di termini chiaramente definiti e che non si può sostituire un’analisi severa e sistematica con appelli emozionali. Perciò è il momento di fare un tentativo di sistematizzare questo termine.

Per iniziare si può rifarsi ad una norma giuridica ufficiale, e cioè al Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi (in Austria, Gazzetta ufficiale III, n. 234/2002). In esso il traffico alpino è definito come l’insieme composto dal (a) traffico transalpino e dal (b) traffico intraalpino. Ora leggendo le relative definizioni legali, non possiamo non stupirci:

“traffico/trasporto transalpino” = traffico/trasporto con origine e destinazione all’esterno del territorio alpino

“traffico/trasporto intraalpino” = traffico/trasporto con origine e destinazione all’interno del territorio alpino (traffico/trasporto interno) incluso il traffico/trasporto con origine o destinazione nel territorio alpino

Le suddette definizioni presuppongono un’esatta delimitazione territoriale della regione alpina, che a sua volta è normata – e quindi pure in modo vincolante – dalla Convenzione delle Alpi (invece il Protocollo Trasporti non conosce il termine “transito”). Perché allora stupirsi? Perché queste tre definizioni (traffici transalpini, traffici intraalpini, regione alpina) mettono in luce qualcosa di strabiliante: un viaggio da Monaco di Baviera a Bolzano non è un trasporto transalpino, ma un trasporto intraalpino, invece un viaggio da Monaco di Baviera a Vienna è un trasporto transalpino altrettanto quanto, ad esempio, quello da New York a Boston.

A confronto si può constatare che la Svizzera, che non ha (ancora) ratificato il Protocollo Trasporti, nelle sue statistiche e nelle sue prese di posizione politiche sul tema definisce in modo del tutto diverso il “traffico transalpino”, e cioè, in concordanza con il consueto uso linguistico, come traffico che oltrepassa una catena montuosa delle Alpi, facendo un’accurata distinzione tra trasporti interni transalpini (ad esempio da Zurigo a Lugano), trasporti transalpini con destinazione o origine in Svizzera (ad esempio da Zurigo a Milano e ritorno) e trasporti di transito transalpino (ad esempio da Karlsruhe a Milano).

Significato del traffico

Il protocollo “Trasporti” della Convenzione delle Alpi parte innanzitutto dal presupposto della necessità di tutelare la regione alpina, facendo implicito riferimento agli effetti negativi del traffico sull’ambiente e sull’uomo. In tal modo tuttavia il Protocollo Trasporti entra quasi obbligatoriamente in conflitto con altri obiettivi non solo di interesse nazionale, ma anche sovranazionale, che in par-

te sono pure normati legalmente. L'esigenza di libera circolazione delle merci nell'Unione Europea, in questo contesto, è solamente un aspetto, anche se viene citato volentieri perché, altrettanto quanto lo spettro chiamato "transito", evoca stereotipi negativi. Regolamentazioni politiche sistematiche (pure pienamente motivate anche dal punto di vista ecologico) del traffico (come le prevede ad esempio il Protocollo Trasporti), che riguardano magari pure gli utenti del traffico nazionale, in caso di dubbio subiscono un tentativo di scardinamento da parte questi ultimi con giustificazioni nient'affatto ecologiche.

Però pure la consapevolezza e le convinzioni contenute nel preambolo del Protocollo "Trasporti" non sono sempre tra di loro congruenti, ad esempio quando si dice che "... la popolazione locale deve essere posta in condizione di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo [...] economico ...". Se si pensa in particolare agli insediamenti industriali o all'allargamento di impianti turistici, un tale passo può entrare addirittura in conflitto con altri obiettivi del Protocollo Trasporti (vedi cap. I, articolo 1).

Indipendentemente dalle sue ripercussioni negative (vedi anche più avanti), il traffico nella regione alpina ha comunque anche effetti positivi molto concreti. Oltre alle evidenti funzioni che assolve, ad esempio fornire alla popolazione locale e ai villeggianti della regione alpina prodotti e servizi per il loro fabbisogno quotidiano, quindi provvedere al mantenimento della potenzialità economica locale e del turismo per antonomasia, l'esistenza di infrastrutture di trasporto efficienti e funzionanti ha l'effetto di consolidare la proprietà contribuendo, ad esempio, perlomeno ad indebolire le tendenze allo spopolamento di intere vallate (tema: il declino dell'agricoltura montana). Allo stesso tempo però comporta anche un'intensificazione del traffico pendolare.

Aspetti ecologici del traffico sull'ambiente e sull'uomo

Rimane tuttavia incontestato il fatto che la mancata veridicità dei costi nel campo dei trasporti (riguardante comunque anche i trasporti pubblici!) provoca compromissioni negative, in parte massicce, dell'ambiente. Tuttavia se si parla di ripercussioni ecologiche negative del traffico, si intendono quasi esclusivamente gli influssi ambientali negativi che, direttamente (ad esempio il rumore) oppure indirettamente, hanno ripercussioni "solamente" sull'uomo. Essenzialmente si tratta di inquinanti atmosferici (malattie dell'apparato respiratorio), altre sostanze nocive che attraverso la catena dell'alimentazione entrano nel corpo umano, nonché l'effetto di separazione sociale e aspetti paesaggistici. Le altre ripercussioni negative del traffico motorizzato (ma anche di certi tipi di movimento non motorizzato come lo sci, il ciclismo su mountain bike, il volo con parapendio, ecc.) su quella fauna e flora che non vengono utilizzate dall'uomo (come l'effetto della separazione ecologica, la distru-

zione o la compromissione di habitat parziali, ecc.), anche se si possono dimostrare ecologicamente per le singole specie o popolazioni animali, giocano tuttavia – se lo giocano – un ruolo unicamente pretestuoso nelle attuali discussioni.

Parecchi problemi ambientali legati al traffico sono in effetti particolarmente gravi in certi ambienti sensibili (come lo sono le vallate alpine), perché in spazi piuttosto limitati (a) i diversi utilizzi concorrono maggiormente fra di loro, (b) le emissioni assumono caratteristiche diverse rispetto a regioni non alpine e (c) in parte anche altri meccanismi di diffusione comportano un altro impatto delle immissioni. Nella valutazione delle emissioni di sostanze nocive derivanti dal traffico nelle zone montane si deve infatti tener conto che le stesse sono potenziate rispetto ai percorsi piani a causa dei frequenti tratti in salita e in discesa. Si nota inoltre anche una diversa composizione delle emissioni stesse (ad esempio nelle vicinanze dei tratti in salita e dove i veicoli viaggiano ad alta velocità si trovano maggiori concentrazioni di ossidi di azoto che di monossido di carbonio e idrocarburi). Un'altra particolarità della regione alpina, dovuta alle sue caratteristiche topografiche e meteorologiche, è il passaggio dall'emissione all'immissione. Le frequenti inversioni termiche caratteristiche di quest'area impediscono lo scambio delle masse d'aria più vicine al suolo, soprattutto durante le ore notturne e nei mesi invernali. Durante questi fenomeni le emissioni, concentrandosi, possono causare un carico di immissioni molto più elevato.

Oltre alla concentrazione territoriale della domanda di trasporti (in poche località e vallate), nella regione alpina esistono inoltre oscillazioni periodiche accentuate (stagionali) dell'impatto ambientale. Entrambi i fenomeni (densità nello spazio e nel tempo) nel loro insieme, eventualmente connessi ad un ambiente già precompromesso (da altri utilizzi umani), provocano gravi danni all'habitat alpino. In particolare le oscillazioni periodiche dell'impatto ambientale (con punte massime spesso concentrate solamente in pochi giorni all'anno), in combinazione con forme di insediamento talvolta estremamente sparse, pongono ai gestori responsabili il problema quasi irrisolvibile di dover proteggere efficacemente con costose misure protettive una percentuale della popolazione esigua in rapporto all'utilità dei trasporti, ma fortemente colpita dai danni dell'inquinamento acustico.

Tali riflessioni conducono direttamente alla questione dell'ambiente sociale ed economico nella regione alpina, caratterizzato da un massiccio spostamento dal settore primario (agricoltura montana) al terziario, il che comporta un'urbanizzazione avanzante nell'ambito degli agglomerati alpini e, parallelamente, un deciso calo della popolazione nelle regioni alpine con carenze strutturali. Trattenere la popolazione in zone caratterizzate da piccoli villaggi è in parte realizzabile solamente con il turismo (pericolo del "brain drain"), che a sua volta si concentra in poche località. L'utilizzo del territorio per

attività del tempo libero e a scopo turistico esige a sua volta tuttavia una natura pressoché intatta.

La raggiungibilità (di località periferiche in rapporto agli agglomerati alpini) in tempi accettabili, tuttavia, in molti casi è possibile solamente mediante il trasporto motorizzato individuale, e quindi il suo supporto, rappresentato dalla “strada”, diventa in un certo senso il fattore produttivo del turismo. Località chiuse al traffico come Zermatt (CH) oppure Werfenweng (A) dimostrano con spiccata evidenza che i visitatori da una parte apprezzano il turismo senza automobili nella località di destinazione, allo stesso tempo però preferiscono raggiungerla con la propria autovettura. La conseguenza è uno spostamento geografico del problema (vedi foto 1).



Parcheggio di Täsch (CH), dove parcheggiano tutti i turisti che arrivano in macchina per poi riposarsi “ecologicamente” a Zermatt che è chiusa al traffico. Fonte: Hauger 2004

È vero che il Protocollo Trasporti richiede un traffico e una mobilità sostenibili, tuttavia sia nelle definizioni sia sul piano dei provvedimenti rimane sorprendentemente vago e si perde di tanto in tanto in luoghi comuni, consensualmente accettati. A parte poche eccezioni (articolo 11, comma 1: “Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto “transalpino”). Il Protocollo Trasporti ha un carattere piuttosto appellativo ed è catalogabile come norma giuridica che in nessun caso è “self-executing”. Mancano orizzonti temporali altrettanto quanto concrete sanzioni in caso di violazione.

Misure per la regolamentazione dei trasporti alpini

Non per ultimo a causa della scadenza del regolamento sugli ecopunti a fine 2003 in Austria e la sua sostituzione con un regolamento successivo “sdentato”, si pone la domanda su quali misure siano adatte ai fini di una politica dei trasporti orientata alla tutela ambientale per gestire il traffico transalpino in modo tale da mantenere funzionante l’habitat della popolazione e l’ecosistema alpino. La politica dei trasporti ha a disposizione diversi approcci (in vari posti anche già applicati) per risolvere il

problema. Tuttavia siccome gli stessi generalmente hanno solamente un effetto limitato ai fini di ridurre l’impatto ambientale e presentano effetti collaterali indesiderati, non raccolgono un consenso unanime.

La **tabella 1** senza la pretesa di essere esaustiva, fornisce una strutturazione delle possibili misure raggruppandole in determinati settori. Dopo la tabella vengono trattate nei dettagli alcune di esse.

Contingentamento delle emissioni: già a partire dall’1.1.1993 è stato adottato un contingentamento delle emissioni di sostanze nocive nell’ambito dell’Accordo di transito e rispettivamente del successivo Trattato di adesione dell’Austria all’Unione Europea (Protocollo n. 9) con l’introduzione del cosiddetto modello degli ecopunti per i transiti di automezzi delle Parti contraenti (paesi UE e alcuni altri) con oltre 7,5 tonnellate di peso totale consentito attraverso l’Austria. L’obiettivo era quello di ridurre le emissioni di ossido di azoto causate dal transito di vettori merci su strada entro la fine del 2003 al 40% del valore di partenza del 1991. Per raggiungere tale obiettivo i contingenti di ecopunti sono stati ridotti gradatamente, anno dopo anno. Le esperienze degli ultimi anni hanno dimostrato che per i trasporti transitanti per l’Austria sono stati utilizzati effettivamente autoveicoli causando emissioni minori e che si è potuto quindi centrare l’obiettivo della riduzione delle emissioni di NOx. Da questo punto di vista il modello degli ecopunti è risultato essere effettivamente un possibile approccio a favore di un traffico con meno impatto ambientale. Tuttavia si devono tener in considerazione anche alcune critiche:

- la regola valeva solamente per i transiti attraverso l’Austria, unicamente per automezzi con un peso totale consentito di oltre 7,5 t e solamente per vettori dei paesi dell’UE e di pochi altri stati.
- I valori delle emissioni degli automezzi sono stati calcolati in base all’indice COP, riferito alla potenza del motore. Motori di potenza maggiore potevano anche produrre emissioni proporzionalmente maggiori.
- Le emissioni erano misurate solamente in base all’ossido di azoto come “sostanza nociva di riferimento”, altri effetti ambientali, come ad esempio le emissioni acustiche, tuttavia non sono state prese in considerazione.
- Non si è tenuto conto della lunghezza del tragitto di transito.

Contingentamento dei transiti: la filosofia del contingentamento dei transiti contrasta con l’obiettivo fondamentale dell’Unione Europea della libera circolazione di persone, merci e servizi. Questo è uno dei motivi che ha indotto ad eliminare nel frattempo, perlomeno all’interno dell’Unione Europea, i contingentamenti usualmente adottati nel passato per i trasporti internazionali su strada di automezzi pesanti stranieri sul territorio nazionale.

Tabella 1: possibili misure, raggruppate in settori, per gestire i trasporti (alpini) con basso impatto ambientale

Settori	Misure	
Strumenti politico-normativi	<ul style="list-style-type: none"> ■ <u>Contingentamento delle emissioni</u> ■ <u>Contingentamento dei transiti</u> ■ <u>Regole per l'osservanza di determinati standard ambientali (ad es. limiti per le emissioni degli autoveicoli [EURO I, II, III, IV; valori COP])</u> ■ Incentivazione di tecnologie che risparmino le risorse ■ Facilitazioni per l'impiego di nuove tecnologie 	
Strumenti della politica di mercato	Misure politico-infrastrutturali	<ul style="list-style-type: none"> ■ Investimenti privilegiati per il potenziamento delle infrastrutture di sistemi di trasporto a basso impatto ambientale (rotaia) ■ Evitare la costruzione e l'allargamento di (altre) nuove arterie stradali (di grande comunicazione)
	Misure politico-tariffarie	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abbattimento di distorsioni della concorrenza tra i sistemi di trasporto (ad es. addebitamento dei costi d'infrastrutture di trasporto) ■ <u>Ricarico dei costi esterni sui pedaggi</u> ■ Ricarico dei costi esterni anche ai pedaggi per l'utilizzo delle infrastrutture e nelle tariffe per l'uso dei trasporti pubblici e dei trasporti di merci su rotaia ■ Armonizzazione internazionale delle condizioni concorrenziali per i trasporti (ad es. tassazione unitaria degli automezzi pesanti in Europa)
	Misure logistiche	<ul style="list-style-type: none"> ■ Estensione dell'offerta su rotaia ■ Misure nel campo della logistica ferroviaria per eliminare gli svantaggi rispetto al trasporto pesante (impiego delle tecnologie moderne per il trasporto intermodale automatizzato) ■ Misure a favore di un migliore sfruttamento della capienza degli autoveicoli (borse di trasporto, coinvolgimento dei trasporti aziendali)

Le osservazioni su quelle sottolineate sono riportate dopo la tabella (schema riassuntivo redatto dagli autori in base a diverse fonti)

Anche la limitazione del numero di transiti annuali per automezzi pesanti con peso superiore a 40 tonnellate provenienti dall'UE in Svizzera o attraverso la Svizzera (chiamata "contingente 40 tonnellate"), introdotta in seguito alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (la cui sigla è TTPCP) (in conformità con l'Accordo sui trasporti terrestri tra Svizzera e UE (1999)) è da considerarsi semplicemente una regola temporanea, limitata nel tempo, poiché a partire dal 2005 sarà permessa in generale la circolazione di automezzi oltre le 40 tonnellate in Svizzera.

Limiti delle emissioni per autoveicoli: i limiti delle emissioni EURO 0, I, II, III e IV entrano ad esempio nel calcolo delle tariffe relative alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni.

Misure per l'osservanza delle disposizioni sociali (ore di guida e di riposo): l'insufficiente controllo dell'osservanza delle disposizioni permette al trasporto merci su gomma un risparmio di tempo e costi con la conseguente distorsione della concorrenza a sfavore del trasporto su

rotaia e inoltre con l'aumento dei costi degli incidenti sulla strada.

Ricarico dei costi esterni sui pedaggi: l'attuale direttiva dell'Unione Europea relativa alla tassazione a carico degli autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture (direttiva 1999/62/CE) vieta sia l'addebito dei costi esterni nel calcolo dei pedaggi per l'utilizzo della rete stradale sia l'impiego del denaro così incassato per usi diversi (ad esempio per investimenti in campo ferroviario) dalla copertura dei costi dell'infrastruttura stradale. Tuttavia è prevedibile che nell'ambito dell'imminente revisione della direttiva relativa alla tassazione per l'uso dell'infrastruttura venga ammesso il ricarico dei costi esterni. (Ciò è richiesto tra l'altro nel Libro Bianco sulla politica europea dei trasporti entro il 2010).

Conclusioni

La situazione del traffico alpino è troppo variegata per poter disporre di metodi garantiti per migliorare dal punto di vista ambientale i flussi di trasporto di merci e persone. Con la possibilità di ricaricare in futuro i costi ambientali sui pedaggi per l'uso della rete stradale, applicando tariffe calcolate in base a tale aspetto si potrebbero creare ulteriori incentivi in modo da favorire la scelta del trasporto su rotaia. Estendendo il "road pricing" anche alle automobili, la ferrovia potrebbe ridiventare a lungo termine abbastanza interessante anche per il trasporto di persone.

Tra le nazioni alpine la Svizzera è certamente quella che ha posto più sistematicamente le fondamenta per il futuro in modo che i trasporti di merci vengano spostati dalla strada alla ferrovia per il transito transalpino, anche per quanto riguarda la creazione di infrastrutture adeguate, che trovano la loro realizzazione decisamente più costosa nella costruzione delle nuove trasversali alpine (NEAT) del Lötschberg e del Gottardo. Questa strategia è stata supportata dall'introduzione dell'imposta sui trasporti pesanti basata sulla potenza del motore, dall'articolo sulla tutela delle Alpi, ancorato nella Costituzione, e non per ultimo grazie al largo appoggio della popolazione, espresso in numerosi referendum. Tuttavia le misure potranno avere effettivamente presa appena fra cinque e dieci anni, quando le nuove trasversali potranno entrare in funzione. Tuttavia, affinché possano sviluppare tutte le loro potenzialità, è necessario che anche a nord e a sud delle Alpi sia disponibile un numero adeguato di tratti ferroviari e terminal di smistamento.

Prof. Dr. Peter Cerwenka, Dr. Georg Hauger e Dr. Bardo Hörl,
Istituto per la pianificazione dei sistemi di trasporto, Politecnico di Vienna

Il Piano d'azione Brennero 2005

Il 5 luglio 2002 a Berlino, i Ministri dei Trasporti di Germania, Austria e Italia, Kurt Bodewig, Mathias Reichhold e Pietro Lunardi nonché il Ministro di Stato greco Ioannis Konstantinidis, hanno deciso di istituire tre gruppi di lavoro, affidando loro il compito di elaborare delle soluzioni per gli attuali problemi dei trasporti di merci attraverso le Alpi. Nell'ambito di un gruppo di lavoro, presieduto dal Ministro dei trasporti tedesco, sono state analizzati i possibili interventi a breve e medio termine per incrementare il trasporto transalpino di merci su rotaia. Con particolare priorità sono state discusse e concordate, in diversi workshop con tutti i maggiori interessati del settore economico dei trasporti e dell'amministrazione, le misure a favore del trasporto intermodale sul corridoio Germania-Austria-Italia (Asse del Brennero). Per le discussioni ci è basati su un'analisi delle problematiche, precedentemente elaborata.

I risultati sono stati sintetizzati in un Piano d'azione "Brennero 2005", che contiene i provvedimenti necessari a conformare e garantire l'incremento, a breve e medio termine, dell'offerta di trasporti combinati sull'Asse del Brennero. Il Piano d'azione, anche dal punto di vista di tutti gli interessati (ministeri, imprese di trasporti ferroviari, gestori delle infrastrutture ferroviarie, società di trasporti intermodali, gestori dei terminal, spedizionieri), rappresenta la premessa fondamentale per il conseguimento dell'obiettivo di aumentare il traffico dei trasporti intermodali sull'Asse del Brennero entro il 2005 di almeno il 50% rispetto al 2001. Poiché nel 2001 i trasporti intermodali sul tragitto del Brennero avevano raggiunto un volume di 11,10 milioni di tonnellate (fonte: rapporto sui trasporti nel Tirolo del 2001), ciò significherebbe un incremento di 5,55 milioni tonnellate e quindi in totale 16,65 milioni di tonnellate nel 2005. L'obiettivo suddetto permetterebbe quindi di trasferire buona parte dell'aumento previsto per i trasporti merci su strada. Il Piano d'azione riprende anche provvedimenti già in atto o pianificati nonché progetti per il miglioramento della competitività dei trasporti merci su rotaia sull'Asse del Brennero. Il Piano d'azione unisce e approfondisce questi principi, li integra con altri interventi e li include in un piano di attuazione orientato all'obiettivo di trasferire i trasporti merci dalla strada alla ferrovia.

Con l'approvazione di questo Piano d'azione tutti i partecipanti hanno assunto impegni concreti per un'azione coordinata di potenziamento delle capacità e di miglioramento della competitività dei trasporti transalpini di merci su rotaia.

I Ministri dei trasporti hanno convenuto di sorvegliare, seguire e sostenere l'attuazione dei provvedimenti necessari, riassunti nei pacchetti I, II e III nell'ambito di un programma di monitoraggio. In un incontro successivo i Ministri intendono esaminare i progressi registrati fino a quel momento ed eventuali ulteriori misure in tal senso.

Il Piano d'azione "Brennero 2005" prevede tre pacchetti di interventi:

Il **primo** contiene le misure di massima priorità, la cui attuazione deve essere avviata immediatamente;

Il **secondo** riguarda dei provvedimenti da iniziare ad implementare a breve termine con lo scopo di migliorare la competitività del trasporto combinato e creare così le premesse per l'apertura di nuovi mercati del trasporto;

Il **terzo** infine contiene interventi realizzabili a medio termine, che costituiscono la base per una crescita, predisposta a lungo termine, dei trasporti intermodali.

Questi provvedimenti sono stati implementati in linea di massima come segue:

1. Pacchetto di interventi I

Le criticità nell'ambito della trazione sono state quasi completamente eliminate. In tal modo si è potuto aumentare dal 4 % a circa il 70% la quota dei treni merci puntuali in circolazione verso il nord. Il miglioramento è dovuto tra l'altro al collegamento diretto, richiesto pure nel Piano d'azione, dell'Interporto di Verona Quadrante Europa (Q.E.) a partire dal 15 dicembre 2002. Con esso si è potuta eliminare la sosta necessaria per l'attraversamento della linea Verona-Milano.

Inoltre è stato elaborato un sistema di penalizzazione che a partire dall'1 gennaio 2004 contribuisce a garantire le risorse necessarie per la circolazione nel corridoio del Brennero, e cioè locomotive e macchinisti. Inoltre sono stati presi i provvedimenti richiesti per semplificare e uniformare le procedure amministrative nonché eliminare le criticità tecniche ai valichi di frontiera semplificando le disposizioni dei gestori delle infrastrutture e delle imprese di trasporto. Così il Punto di Assistenza del Brennero, ad esempio, ha raggiunto l'ottimizzazione delle procedure che ha comportato una diminuzione della mole di lavoro e perciò una riduzione delle soste dei treni merci al Brennero. Un altro importante punto è rappresentato dal miglioramento della comunicazione e dello scambio di dati. Si tratta dell'ottimizzazione delle interfacce tra i partecipanti e del miglioramento della gestione delle risorse e delle informazioni alla clientela. A questo proposito si sono ottenuti i primi miglioramenti nel trasferimento di dati tra le imprese ferroviarie coinvolte. Con l'installazione, ultimata nel 2003, dei cosiddetti TRIS-E-Mailer (PC separati) nelle centrali operative dei tre gestori dell'infrastruttura interessati vengono scambiate, ad esempio, informazioni digitate a mano riguardanti eventuali cancellazioni di treni o previsioni di marcia dei treni. Pure con successo si sono fatti progressi per eliminare le criticità nello svolgimento delle operazioni nell'Interporto di Verona Q.E.. A questo scopo è stato elab-



La vita quotidiana nella valle dell'Inn! Il rumore e le sostanze nocive emesse dall'enorme traffico di transito compromettono notevolmente la qualità di vita. Fonte: OeAV, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz⁴⁾

borato un nuovo programma per l'utilizzo del terminal, compatibile con le richieste di orari e con le operazioni di manovra, mediante l'assegnazione di slot.

Particolare menzione meritano infine anche i progressi raggiunti nei terminal intermodali, ubicati in Germania e in Italia e coinvolti nei trasporti attraverso il Brennero, grazie alla cosiddetta elettrificazione sulle tratte di innesto. Il termine definisce il superamento dell'interruzione della linea elettrica di contatto (filo di contatto) alla confluenza dei binari esterni in quelli di piazzale del terminal, in modo che un treno trasportante container, trainato da una locomotiva elettrica, possa entrare per lo smistamento nel terminal, che è sprovvisto del filo di contatto in quanto sarebbe d'intralcio alle operazioni di carico e scarico mediante gru. Grazie a questo sistema la locomotiva elettrica spinge quindi il treno dentro il piazzale del terminal oppure lo trascina con slancio sul binario di carico e scarico. In tal modo non c'è la necessità di sganciare la locomotiva elettrica dal treno nella cosiddetta pre-stazione per preporgli la locomotiva diesel che lo porta sul binario di piazzale. Così si eliminano manovre laboriose, il che a sua volta fa risparmiare costi e tempo non essendo più necessario ricomporre il treno. La conseguenza è che, riducendo i tempi necessari per il carico e scarico del treno, il trasporto intermodale diventa più attraente per i settori economici interessati. Il terminal di Monaco di Baviera-Riem è stato già dotato di elettrificazione sulle tratte di innesto. Anche le connessioni con l'Interporto Quadrante Europa sono state dotate nel novembre 2002 e aprile 2003 di tale tipo di elettrificazione.

2. Pacchetto di interventi II

Si sta sviluppando e realizzando un sistema interoperabile per la trazione sull'Asse del Brennero (interoperabilità). A questo scopo le imprese ferroviarie impiegano sempre più frequentemente su questo tratto locomotive politemperatura. Inoltre si stanno perfezionando le procedu-

⁴⁾ Associazione alpina austriaca, reparto pianificazione territoriale/ protezione della natura

re per l'omologazione reciproca delle locomotive E 412 e EU 43 (Italia), E 189 (Germania) e E 1822 (Austria) in circolazione sul tratto Verona-Monaco di Baviera. I partecipanti hanno anche già preso misure importanti per migliorare gli orari dei treni allo scopo di ridurre i tempi di percorrenza nelle relazioni esistenti. Praticamente tutti i treni utilizzati per il trasporto intermodale in circolazione sul Brennero hanno un grado di puntualità costante dell'80-90 %. Questo fatto ha comportato un aumento del grado di soddisfazione della clientela e una crescita dei volumi trasportati. Con il cambio dell'orario dei treni, avvenuto il 15 dicembre 2003, sono state riviste tutte le tracce dei treni intermodali che attraversano il Brennero in modo che in futuro possano circolare ad orario cadenzato. In tal modo si riducono notevolmente i tempi di percorrenza per alcune relazioni.

Per quanto riguarda la valutazione delle prospettive dell'offerta nel trasporto intermodale accompagnato (la cosiddetta "rollende Landstrasse" o strada viaggiante), dai sondaggi condotti fra la clientela allo scopo di analizzare le opportunità di mercato di questo mezzo, è risultato che la domanda per percorsi superiori ai 300 km non è in aumento. Si deve inoltre precisare che la ditta Bertani ha potenziato l'offerta di strade viaggianti mettendo in servizio, in aggiunta al tratto Trento-Wörgl, a partire dal novembre 2002 la strada viaggiante Bolzano-Monaco di Baviera/Wörgl (28 viaggi alla settimana). Su questa linea è previsto un ulteriore aumento a partire dal gennaio 2004. Tuttavia - sul versante Italiano - rimangono ancora tracce libere che permetterebbero un prolungamento dei trasporti, che arrivano ora fino a Brennersee, verso sud (anche fino a Trento-Verona).

Un altro terminal per strade viaggianti è in fase preliminare di progettazione nella regione dell'Alta Baviera per disimpegnare Manching.

3. Pacchetto di interventi III

Per quanto riguarda la messa a disposizione di ulteriori tracce per la circolazione dei treni merci, le imprese di gestione delle infrastrutture ferroviarie hanno elaborato un catalogo delle tracce in cui sono indicate le capacità infrastrutturali disponibili. Al momento attuale esistono in genere 16 paia di tracce ferroviarie libere a disposizione tra Monaco di Baviera e Verona nei giorni feriali, dove questo numero varia nell'ordine del +/- 30% a causa dei continui ordini e storni. Dal punto di vista delle reti perlomeno il 50% delle tracce sono commercializzabili come orario, inoltre ci sono anche tracce al di fuori delle usuali fasce orarie riservate al traffico intermodale che si rivelano pure commercializzabili.

Inoltre si è condotta un'analisi e una valutazione comune delle criticità dell'infrastruttura in prospettiva del previsto aumento del volume del trasporto combinato. Ad esempio è stato constatato che in caso di intersezioni con gli orari di maggior traffico per il trasporto di persone, di

mattina e di sera, esistono carenze di capacità sui tragitti nelle fasce orarie rilevanti per i clienti del trasporto intermodale. Ciò succede soprattutto sul tratto Monaco di Baviera-Rosenheim.

Sul versante Italiano attualmente si stanno prendendo dei provvedimenti per disporre di maggiori capacità giornaliere sul tratto Verona-Brennero. Ciò avviene controllando automaticamente la distanza fra i treni e regolando il traffico a distanza.

Per quanto riguarda lo sviluppo dell'infrastruttura necessaria per i trasporti attraverso il Brennero, da una parte si deve far presente che attualmente nel terminal intermodale di Monaco di Baviera-Riem si sta progettando la realizzazione di un terzo modulo grazie al quale la capacità di smistamento oggi esistente, pari a 250.000 unità di carico all'anno, aumenterà a 370.000 unità. Inoltre stanno progredendo i piani di costruzione di una linea ferroviaria per il collegamento diretto con il terminal di Monaco di Baviera-Riem, la cosiddetta "Truderinger Kurve". Il progetto si trova nella fase tecnica e normativa ed è uno di quelli in corso e già definiti facenti parte del "fabbisogno prioritario ferrovia" del piano infrastrutturale nazionale dei trasporti 2003 della Germania.

D'altra parte si sta costruendo anche nell'Interporto di Verona Q.E. un altro modulo, grazie al quale a partire dall'inizio del 2005 la capacità di smistamento potrà aumentare da 250.000 a circa 330.000 unità di carico.

Conclusione: Il "Piano d'azione Brennero 2005" rappresenta una soluzione, coordinata nei dettagli assieme a tutti gli interessati e approvata dai tre Ministri dei trasporti di Germania, Italia e Austria, che si distingue per il fatto di

- contenere un chiaro obiettivo, e cioè aumentare, entro l'anno 2005, del 50% rispetto al 2001, il volume dei trasporti combinati sull'Asse del Brennero, e
- regolare un insieme di interventi concreti nonché i rispettivi responsabili della loro attuazione.

Ora non ci resta che aspettare il rapporto sulla realizzazione finora attuata del Piano per adeguare eventualmente i rispettivi interventi o avviarne dei nuovi. Fin da ora comunque si può dire che il Piano d'azione ha riunito e coordinato in maniera esemplare le attività di tutti gli attori interessati (ministeri, imprese ferroviarie, imprese di gestione dell'infrastruttura ferroviaria, società di trasporti intermodali, gestori dei terminal, spedizionieri).

Nel complesso i risultati finora ottenuti lasciano prevedere che si raggiungerà l'obiettivo di un aumento del 50% dei trasporti intermodali sull'Asse del Brennero.

Ministero federale dei trasporti, edilizia e abitazioni, Germania



Un mezzo di locomozione alternativo: la carrozza. Fonte: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft⁵⁾

Alps Mobility

Nella primavera del 1998 nove partner aderenti al progetto, provenienti da Germania, Italia e Austria, si riunirono per implementare, nell'ambito del progetto comunitario intitolato "Spazio alpino" (art. 10 FESR), un "progetto pilota transnazionale per un trasporto compatibile con l'ambiente collegato con sistemi elettronici di prenotazione ed informazione – Alps Mobility". Il progetto fu portato a termine nel 2001.

Il principale obiettivo del progetto pilota era lo sviluppo e la realizzazione di soluzioni per rendere ecocompatibile il traffico turistico nelle Alpi e nelle località di villeggiatura. Con il progetto si sono acquisite nuove conoscenze sulla domanda di trasporti turistici, si sono creati interessanti pacchetti viaggi comprendenti una mobilità ecologica e si sono istituiti dei centri regionali di mobilità con nuovi servizi innovativi, nuovi sistemi informativi per turisti e gitanti nonché migliori interconnessioni dell'offerta di trasporto pubblico.

"Alps Mobility II - Alpine Pearls"

Basandosi su questa proficua cooperazione, nel dicembre 2002 i partner del progetto, coinvolgendo nuovi partner svizzeri e francesi, inoltrarono nell'ambito del programma comunitario Interreg III B, Spazio alpino, questo nuovo progetto che l'Unione Europea approvò nell'aprile 2003. Partner capofila è il Ministero federale austriaco dell'agricoltura, foreste, ambiente e idroeconomia.

L'obiettivo principale del progetto è la creazione di offerte ecoturistiche innovative chiamate "Perle delle Alpi", che colleghino le attrazioni turistiche con i vantaggi di una mobilità ecocompatibile con mezzi di trasporto a basso impatto ambientale. Lo scopo è quello di realizzare pacchetti viaggi attraverso le Alpi che si servono esclusivamente di mezzi di trasporto ecocompatibili e cioè treno, autobus, bicicletta, veicoli ad emissione zero, a cavallo oppure a piedi. Ogni regione partner che vi partecipa diventa essa stessa una "Perla", e cioè deve soddisfare certi standard di mobilità e turismo nel senso della sostenibilità in base ad un catalogo di criteri predefiniti. I viaggi ecocompatibili proposti dovrebbero percorrere i tragitti alpini più spettacolari dal punto di vista paesaggistico, offrire interessanti esperienze di mobilità, disporre di una tecnologia informatica perfetta (ad esempio palmari con collegamento GPS per i viaggiatori) e garantire il massimo confort, ad esempio offrendo un servizio di trasporto dei bagagli.

Punto focale dell'iniziativa è la progettazione e la realizzazione di un'offerta ecoturistica nelle regioni turistiche alpine. Il progetto comprende

■ uno studio di implementazione che permetta di concretizzare i criteri e gli indicatori per il prodotto turistico "Perle delle Alpi" e di definire i dettagli per la sua attuazione a livello transalpino,

■ la pianificazione e parziale realizzazione di una catena formata da componenti ecocompatibili per i viaggi nelle Alpi e tra le regioni e le loro regioni partner (la "catena di perle"),

■ la realizzazione in azioni pilota transalpine,

■ lo sviluppo e l'implementazione di una strategia comune nel campo delle pubbliche relazioni e del marketing.

Durata del progetto: da maggio 2002 a dicembre 2005

Ministero federale dell'agricoltura, foreste, ambiente e idroeconomia

Referenti:

Dr. Robert Thaler e Dr. Veronika Holzer
 Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
 Umwelt und Wasserwirtschaft, Abt. V/5
 Stubenbastei 5, 1010 Wien
 Tel. 0043/1/51522/1210
 E-mail: veronika.holzer@lebensministerium.at

⁵⁾ Ministero federale austriaco dell'agricoltura e delle foreste, ambiente e idroeconomia

New Mobility

Circa il 20% dei turisti, che hanno pernottato in Svizzera nel 2002, vi era arrivato con i mezzi pubblici (ferrovia e bus)⁶⁾. Negli altri paesi alpini la medesima percentuale è addirittura decisamente più bassa. Non è un caso, ma il fatto è sintomatico. Infatti l'offerta di mobilità per quei visitatori che viaggerebbero volentieri senza automobile, spesso è talmente scarsa che la "vacanza dall'auto" diventerebbe uno stress continuo.

Perciò:

1) chi potenzialmente sarebbe disposto ad usare dei mezzi pubblici continua a viaggiare con la propria vettura

2) i potenziali nuovi turisti che non dispongono di un'automobile, rinunciano a venire. Chi vive in città senza macchina, preferisce quindi andare in vacanza in aereo magari in una delle isole dei Mari del Sud, dove nessuno arriva con la propria vettura.

New Mobility crea offerte per un turismo mobile e sostenibile

New Mobility è un progetto su misura per quelle località e destinazioni turistiche che vogliono offrire ai loro ospiti il massimo comfort e la massima mobilità, anche quando non portano con sé la propria auto. New Mobility prepara l'offerta necessaria per fare una "vacanza libera dall'auto" e aiuta le destinazioni turistiche a commercializzarla con successo. Rendendo interessante il viaggio di



Il viaggio verso la propria destinazione turistica non è solamente comodo, ma anche spettacolare: un treno sullo sfondo del Piz Bernina. Fonte: Jöri Schwärzel, Alpenbüro Netz GmbH

andata e ritorno con i mezzi pubblici e la mobilità sul posto di villeggiatura, l'iniziativa intende invitare cordialmente i turisti senza vettura. Ad esempio, in questo ambito si allineano le seguenti offerte concrete a favore di

un' "ecomobilità": ottimizzazione dei viaggi migliorando le coincidenze e facilitando il trasporto dei bagagli, promozione della mobilità nel luogo di villeggiatura potenziando i mezzi pubblici, il car sharing e gli elettroveicoli. Le offerte New Mobility vengono poi associate ad altre proposte turistiche per poi commercializzarle in pacchetti vacanze.

Dietro a New Mobility c'è mobiltour.ch – una rete e un centro progetti per l'ecomobilità in campo turistico, curata dalla società Alpenbüro Netz GmbH, che coopera sul luogo con le autorità comunali e le organizzazioni turistiche. Altri partner sono le agenzie turistiche locali nonché le imprese di trasporto locali, nazionali e internazionali. Le ferrovie svizzere (SBB) giocano a questo proposito un ruolo centrale nella catena dei servizi che accompagnano il villeggiante dal suo luogo di residenza a quello in cui trascorrerà le ferie.

Alpen retour

Un sondaggio sulla mobilità, condotto nel 1998 presso le sezioni del Club Alpino Svizzero (CAS), ha mostrato che il viaggio di andata e ritorno per fare un'escursione in montagna causa molto traffico – circa 10 milioni passeggeri-chilometri in automobile all'anno – e consuma molta energia. Il viaggio verso un rifugio alpino comporta in media 30-35 volte più energia di tutta la gestione del rifugio per un pernottamento. Il CAS e le sue 111 sezioni sono rimasti molto impressionati da questo dato di fatto. Di conseguenza nel 2001 ha dato vita alla campagna della mobilità Alpen retour per sensibilizzare gli amanti degli sport alpini e animarli ad usare quei mezzi di locomozione che hanno un impatto più ecologico sulle Alpi. Nei tre anni in cui è durata la campagna il CAS ha creato diversi prodotti e adottato varie misure raggiungendo un gran numero di sportivi. Il progetto Alpen retour si è concluso ufficialmente nel giugno 2004, però l'ecomobilità a favore dell'ambiente alpino, rimarrà un tema attuale per il CAS.

Il CAS – da notare che si tratta della più grande associazione svizzera dello sport e tempo libero – ci teneva a convincere gli sportivi senza imporre loro divieti, offrendo invece un'ecomobilità. Nell'ambito dell'Alpen retour sono stati concepiti, offerti e testati diversi prodotti e strumenti. Oltre ad un intenso lavoro di pubbliche relazioni e di comunicazione interna, sono stati creati diversi incentivi materiali e immateriali nonché servizi per sensibilizzare gli sportivi e animarli ad usare i mezzi pubblici (www.sac-cas.ch). Degna di essere citata è, ad esempio, la consulenza sulla mobilità rivolta alle persone chiave delle sezioni del CAS allo scopo di munirle di informazioni e proposte di escursioni in montagna a basso impatto ambientale.

⁶⁾ Fonte: BFS, GastroSuisse, ST, SHV, STV: Schweizer Tourismus in Zahlen (Turismo svizzero in cifre) 2002, Berna, luglio 2002.

Tuttavia uno dei prodotti migliori creato in questo periodo è l'orario alpino consultabile in Internet sotto www.alpenonline.ch. Basta un clic per richiamare sul monitor tutti gli itinerari e orari dei mezzi pubblici e altre informazioni utili per organizzare una gita o un'escursione.



Gli alpinisti risentono molto del riscaldamento climatico e perciò è facile influenzare la loro scelta del mezzo di locomozione. Fonte: Jürg Meyer

Il successo dell'iniziativa

La campagna Alpen retour è stata conclusa con successo nel giugno 2004. Oltre il 50% delle sezioni del CAS vi hanno partecipato volontariamente e attivamente. Alpen retour ha raggiunto il 71% dei soci CAS. Il 77% di loro ne hanno apprezzato l'utilità. Impressionante è soprattutto il fatto che nell'anno di riferimento 2002 il 70% di tutti i passeggeri-chilometri riferiti alle gite delle sezioni del CAS sono stati percorsi con i mezzi pubblici – in confronto al 1998: 42%, pari ad un aumento del 66%!

Alpenbüro Netz GmbH

Contatti:

Club Alpino Svizzero, Divisione Ambiente,
Postfach, CH-3000 Bern 23

oppure:

mobiltour.ch, Alpenbüro Netz GmbH
Jöri Schwärzel, Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers,
tel. ++41 (0) 81 420 22 55, info@mobiltour.ch

PERICOLI NATURALI

Catastrofi naturali e mutamenti climatici nella regione alpina: tendenze e possibili misure preventive

Tendenze nel campo delle catastrofi naturali

Negli ultimi decenni i danni dovuti a catastrofi naturali hanno raggiunto dimensioni drastiche. Negli ultimi 10 anni è stato registrato un incremento, depurato dell'inflazione, rispetto agli anni 60 di sette volte per quanto riguarda i danni arrecati all'economia nazionale e di quattordici volte per i danni coperti da assicurazioni. In questo contesto si deve tener conto che non è solamente raddoppiata la quota media dei danni assicurati, che raggiunge ora il 16%, ma è aumentata anche la quantità media di catastrofi naturali di grandi dimensioni a 6 all'anno (vedi tab. 1).

Tale incremento dei danni dovuti a catastrofi naturali è causato in gran parte dall'aumento dei valori e rispettivamente delle responsabilità assicurate, soprattutto anche in regioni molto esposte, come ad esempio le zone costiere e la regione alpina. Inoltre si nota ripetutamente che in caso di catastrofi naturali la vulnerabilità di edifici e infrastrutture, nonostante tutte le leggi edilizie e i continui progressi tecnici, invece che diminuire è aumentata (vedi tab. 2).

Mutamenti climatici

Allo stesso tempo molti indizi fanno presumere che i mutamenti climatici che si stanno delineando abbiano un crescente influsso sulla frequenza e sull'intensità delle condizioni meteorologiche estreme, già oggi responsabili di 5 catastrofi naturali su 6. Si tratta, da una parte, dei grandi uragani degli ultimi tempi, che da punto di vista dei danni quasi ogni anno raggiungono nuovi record, e dall'altra delle innumerevoli catastrofi in forma di inondazioni, maltempo, calure estreme, incendi boschivi, che sembrano avvenire più frequentemente di quanto sia mai avvenuto prima (vedi tab. 3).

In effetti sia le analisi di una serie di osservazioni sia i calcoli effettuati in base a modelli climatici confermano che le probabilità che si verifichino eventi atmosferici estremi sono già notevolmente cambiate o ancora cambieranno.

Catastrofi naturali nella regione alpina

I danni da catastrofi naturali nella regione alpina sono dovuti nella stragrande maggioranza dei casi a eventi atmosferici estremi. Tra essi gli uragani occupano il primo posto in quanto a quantità di eventi dannosi e a danni assicurati, ponendosi a grande distanza dai successivi, rappresentati da inondazioni (che tuttavia detengono la percentuale più grande per quanto riguarda i danni alle economie nazionali), da altre catastrofi naturali (ad

Tabella 1: grandi catastrofi naturali 1950 - 2003

Confronto tra decenni	Decennio 1950 - 1959	Decennio 1960 - 1969	Decennio 1970 - 1979	Decennio 1980 - 1989	Decennio 1990 - 1999	Ultimi 10 a. 1994 - 2003	Rapporto anni 80 : 60	Rapporto ultimi 10 : 60
Quantità	20	27	47	63	91	60	2,3	2,2
Danni economia naz.	42,7	76,7	140,6	217,3	670,4	514,5	2,8	6,7
Danni assicurati	-	6,2	13,1	27,4	126,0	83,6	4,4	13,5
Danni econ. naz./assic. in %	-	8,0	9,3	12,6	18,8	16,2	1,6	2,0

Tab. 2

La frequenza e le dimensioni dei danni dovuti a catastrofi naturali aumentano dovunque

I motivi:

- Aumento della popolazione
- Aumento dello standard di vita
- Concentrazione di popolazione e valori nelle aree metropolitane
- Insediamento e industrializzazione in regioni molto esposte
- Vulnerabilità delle società e tecnologie moderne
- Crescente densità delle coperture assicurative
- Cambiamenti delle condizioni ambientali

esempio danni invernali, incendi boschivi, frane) e infine dai terremoti che in questa zona solo raramente provocano danni (vedi grafico seguente).

Il quadro muta notevolmente se si osservano i potenziali danni derivanti da catastrofi naturali estreme. In tal caso entrano in primo piano eventi che pur presentando solamente una scarsissima probabilità che si verificano, come ad esempio forti terremoti, grandi frane o piene improvvise di eccezionale portata, possono però causare danni di enorme entità se per caso colpiscono una regione densamente popolata. L'elenco delle catastrofi naturali verificatesi nella regione alpina a partire dal 1980 ne offre una prima impressione (vedi tab. 4).

Con l'incremento della temperatura, che nello scorso secolo nella regione alpina è avvenuto a velocità più che doppia rispetto alla media globale, cresce ulteriormente il pericolo di catastrofi: la salita del limite del permafrost, la deglaciazione, le precipitazioni più intense, gli uragani più frequenti e i periodi più lunghi di siccità provocano a medio e lungo termine più cadute di massi e frane, piene e smottamenti, straripamenti di acque provenienti dallo scioglimento di ghiacciai e nevi nonché più inondazioni, intemperie e grandinate, siccità e incendi boschivi, per non parlare dei cambiamenti sostanziali della flora e della fauna che ne sono la conseguenza.

Possibili misure preventive

Poiché alcuni importanti gas causanti l'effetto serra hanno una lunga vita, i mutamenti climatici antropogenici potrebbero essere mitigati solamente a lungo termine anche se si prendessero in tempi brevi severi provvedimenti

Tab. 3

L'effetto serra antropogenico aumenta il pericolo di catastrofi



ti a tutela del clima a livello globale – cosa che però non è assolutamente prevista. Si devono adottare perciò tutte le strategie immaginabili per riuscire a ridurre le emissioni che comportano ripercussioni sul clima (vedi tab. 5).

Contemporaneamente diventa sempre più urgente l'adozione di misure adeguate per l'adattamento ai mutamenti climatici e ambientali non più evitabili. Ad esempio, se si vuole mantenere la protezione delle persone e delle cose al passo con l'incremento dei pericoli, nel formulare norme edilizie e nella delimitazione di zone ad alto rischio si deve tener conto già oggi dei valori massimi e minimi più estremi previsti nei prossimi decenni per temperature, precipitazioni e velocità dei venti. Una di queste misure urgenti è quella di migliorare la tutela dalle ripercussioni finanziarie di un numero crescente di catastrofi naturali.

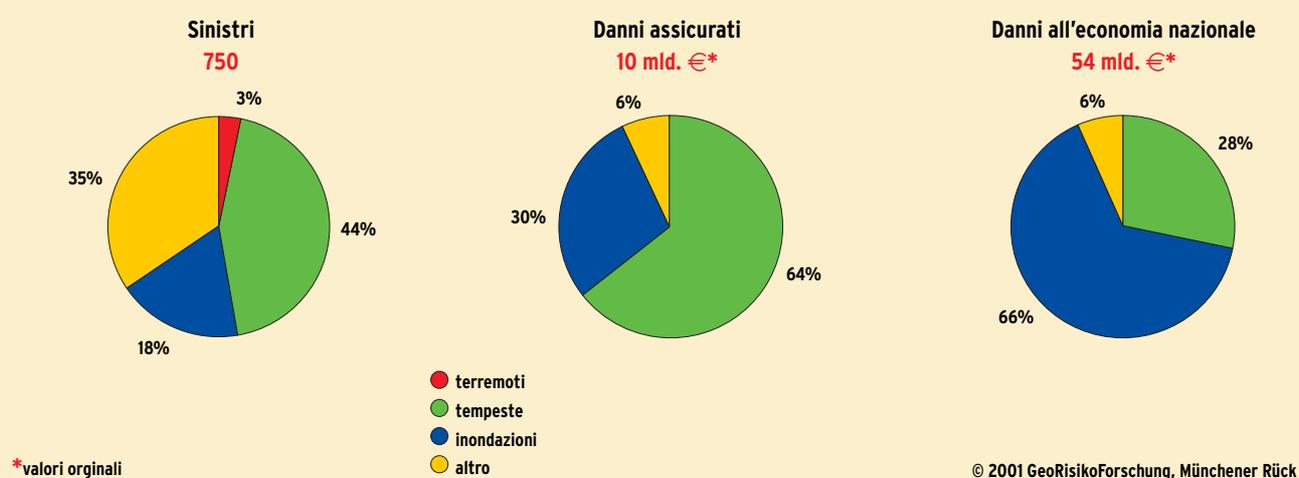
L'assicurazione, che è un importante elemento della prevenzione dei rischi a livello privato, aziendale e pubblico, ha soprattutto lo scopo di minimizzare il rischio di un tracollo finanziario dell'assicurato. Ciò vale anche per quei pericoli naturali che sono compresi fra i sinistri coperti da gran parte dei prodotti assicurativi offerti oggi. Dal punto di vista del riassicuratore, ma anche per l'economia nazionale, le catastrofi naturali mettono in pericolo lo sviluppo sostenibile di molte regioni. Anche nell'Europa centrale il probabile ammontare complessivo dei danni raggiunge ordini di grandezza che rendono necessaria una cooperazione di ampio raggio tra assicurato, compagnia di assicurazione e di riassicurazione e Stato.

**Dr. Gerhard Berz, direttore del GeoRisikoForschung⁷⁾,
Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft, Monaco di Baviera⁸⁾**

⁷⁾ Ricerca sui georischi

⁸⁾ Compagnia tedesca di riassicurazione

Grafico 1: catastrofi naturali nella regione alpine 1980-2003



Tab. 4: importanti catastrofi naturali nella regione alpina 1980-2003

Data	Regione	Evento	Morti	Danni (mln €)**	
				economia nazionalei	assicurati
12.7.1984	Germania meridionale	grandinata	-	950	480
18 - 28.7.1987	Nord Italia (Valtellina)	frane, piene improvvise	44	675	0
lug. - ago. 1987	Svizzera (Briga)	inondazioni	8	800	175
25.2 - 1.3.1990	Tutte le Alpi	tempeste Vivian, Wiebke	7*	700*	460*
sett. - ott. 1993	Svizzera (Briga)	inondazioni	2	620	320
4 - 6.11.1994	Nord Italia (Valtellina)	inondazioni	64	9.300	65
gen. - mär. 1999	Tutte le Alpi	slavine, danni invernali	108	850	150
1.5.1999	Germania/Svizzera	inondazioni	8	670	290
3 - 7.7.2000	Austria	grandinate	2	125	70
14 - 21.10.2000	Nord Italia/Svizzera	inondazioni	38	8.500	ca. 420
6 - 7.7.2001	Germ. merid., Baden-Württemberg, Baviera	intemperie	6	300	200
7 - 8.7.2001	Nord Italia	intemperie, tornado	-	175	30
3.8.2001	Germania merid., Baviera	intemperie, grandinata	-	300	200
agosto 2002	Germania merid., Austria, Italia	inondazioni, intemperie, grandine	30	10.000	1.000
2/3.1.2003	Germania, Svizzera, Francia	uragano invernale Calvann, inondazioni	6	305	100
agosto 2003	Austria, Svizzera, Italia, Francia	intemperie, frane	5	500	5

*solo Austria e Svizzera

** valori originali

Tab. 5: protezione del clima - Strategie

Da implementare

- ad es. ■ riduzione delle emissioni (risparmio di energia, aumento di efficienza, delle energie rinnovabili, filtraggio)
- accumulo di CO₂ (rimboschimento, costruzioni in legno)
- trattati internazionali (Rio, Kyoto), attività locali (Agenda 21), autoimpegni, commercio di emissioni di CO₂

Da adeguare

- ad es. ■ norme edilizie (valori di riferimento, limitazioni allo sfruttamento dei terreni)
- protezione da catastrofi (ISDR, allarmi, impianti protettivi)
- tecnologie agricole (irrigazione, biotecnologia)
- tutela della natura (aree protette)
- assicurazione, comunità solidali

Piattaforma Pericoli naturali

Gli eventi catastrofici eccezionali sono aumentati negli ultimi dieci anni nell'arco alpino. Alcuni esempi sono l'inverno delle valanghe 1999, le inondazioni della Pentecoste 1999 e dell'agosto 2002, le grandi frane ad esempio sul Cervino nell'estate 2003 o la siccità del 2004. Nel corso della torrida estate dello scorso anno i ghiacciai alpini hanno perso il 5-10% della loro massa. Secondo valutazioni previsionali, nell'anno 2050 tre quarti dei ghiacciai saranno scomparsi.

Note tendenze statistiche, che prevedono precipitazioni piovose più violente e più frequenti, l'elevamento del limite d'innevamento invernale, l'innalzarsi del limite del permagelo, il ritiro dei ghiacciai e oscillazioni di temperatura più estreme nelle Alpi, dimostrano che i preannunci di un imminente cambiamento climatico sono già chiaramente evidenti.

A causa della ristrettezza delle zone abitate nell'arco alpino e dei crescenti pericoli potenziali aumentano i conflitti tra insediamento, trasporti, protezione della natura, agricoltura ed economia forestale nonché utilizzo per il tempo libero.

Visti i nessi sempre più evidenti tra effetti del cambiamento climatico e frequenza e intensità delle catastrofi naturali, la protezione della popolazione e dei beni patrimoniali, ma anche del sistema ecologico di fronte ai pericoli naturali acquisisce una grande importanza sociale.

Già dopo le alluvioni catastrofiche del 1999 e 2000, che hanno riguardato quasi tutto l'arco alpino europeo, un gruppo di lavoro internazionale ha analizzato gli eventi per incarico della Conferenza delle Alpi fornendo nel suo rapporto consigli sulle misure da adottare per ottenere una protezione più effettiva dai pericoli naturali. A livello nazionale gli Stati aderenti hanno già intrapreso notevoli attività per la prevenzione e la salvaguardia dai pericoli naturali. Indipendentemente dalla rispettiva situazione di rischio e dal livello di sicurezza, i Paesi alpini comunque possono approfittare ancora di più dello scambio di esperienze nel campo della protezione preventiva dai pericoli naturali.

Perciò, nell'ambito del programma dei 10 punti della Presidenza tedesca, è stato previsto il varo di una decisione politica sul tema pericoli naturali in occasione della VIII Conferenza delle Alpi nel 2004 con lo scopo di intensificare ulteriormente la prevenzione e la reazione nonché la concreta cooperazione tra le Parti contraenti.

A questo proposito si intende istituire durante la Conferenza delle Alpi dei Ministri nel novembre 2004 a Garmisch-Partenkirchen una "Piattaforma Pericoli naturali" in cui discutere direttamente le relative questioni politiche e scientifiche.

Composizione e compiti della piattaforma

La piattaforma è formata a livello strategico dai rappresentanti responsabili della gestione primaria dei pericoli naturali alpini nei Paesi aderenti e dialoga con i gruppi e le istituzioni partecipanti dei settori del turismo, trasporti, agricoltura ed economia forestale, protezione della natura nonché tutela dalle catastrofi e meteorologia.

Nell'arco alpino esistono alcuni gruppi di esperti ben consolidati, le cui reti servono già oggi allo scambio di esperienze. La piattaforma Pericoli naturali da istituire per tutto il territorio alpino ricorrerà ai relativi organi internazionali già esistenti [come ad esempio Interprävent o IUFRO (International Union of Forest Research Organization)] nonché a istituzioni nazionali competenti.

La piattaforma intende servire da consulenza politica della Convenzione delle Alpi, ritenendo necessario sia un input tematico al mondo politico che una consulenza e perizia per questioni emergenti in ambito politico.

Lo scopo è quello di sensibilizzare sia i decisori politici sia la popolazione sul tema pericoli naturali e formare una coscienza e conoscenza di base per saperli affrontare.

A seconda dell'argomento specifico si dovrebbe conferire a tempo determinato a gruppi di esperti del settore interessato l'incarico di redigere i risultati del loro lavoro per la Conferenza delle Alpi. I possibili temi del dialogo transnazionale sono i sistemi precoci di allarme, le foreste con funzione protettiva, gli strumenti tecnici di protezione, le misure per il superamento e ripristino degli eventi catastrofici oppure la ricerca mirata di comportamenti esemplari ("Best Practice").

Scopo della piattaforma, infine, è quello di attuare misure transfrontaliere più rapide e più efficaci per l'individuazione precoce di pericoli naturali e la difesa dagli stessi mediante una più stretta cooperazione - istituzionalizzata - sotto l'egida della Convenzione delle Alpi e garantire in tal modo una migliore protezione della popolazione di fronte ai pericoli naturali nella regione alpina.

Ministero bavarese dell'ambiente, della salute e della tutela dei consumatori, Germania

Il sentiero informativo di Klosters

Spesso i villeggianti, ma talvolta anche la popolazione locale, non sono più consapevoli di quali forze naturali possano dirompere nelle montagne. Sciatori sommersi per aver sottovalutato sconsideratamente i pericoli dello sci fuori pista, ma anche case sommerse da cadute massi e inondazioni a causa di una pianificazione urbanistica sconsiderata, dimostrano che sommerse sono anche le conoscenze sui pericoli naturali. Il sentiero informativo "Er-



Il sentiero di Klosters è un percorso divertente che fornisce informazioni sulla storia del paesaggio e sui pericoli naturali della zona. Fonte: Birgit Grüber, Alpenbüro Netz GmbH

lebnispfad Klosters”, inaugurato nell’estate 2004, cerca di riavvicinare la gente a tale tema trattandolo in modo giocoso. Il sentiero di Klosters comunque getta anche uno sguardo in avanti e uno indietro: Quali sono le forze della natura che erano e sono ancora all’opera e che hanno modellato il bellissimo paesaggio che circonda Klosters? Come usiamo noi, esseri umani, questo paesaggio naturale e i suoi elementi?

Le colline dolcemente ondulate, le ripide pareti rocciose, i ruscelli che scendono a valle gorgogliando, una volta tranquillamente, una volta violentemente, i boschi e i prati variopinti intorno a Klosters sono un vero piacere per i villeggianti. Allo scopo di spiegare al pubblico i processi naturali ora in corso in questo paesaggio nonché lo sfruttamento degli elementi naturali, l’Alpenbüro in cooperazione con il comune di Klosters, con Rätia Energie, Pro Natura e tanti altri partner ha costruito un sentiero informativo che, oltre a servirsi di moderni strumenti didattici, offre giochi e divertimenti in mezzo alla natura. Inoltre è stato pubblicato un opuscolo per offrire un approfondimento dei temi trattati agli interessati.

Attuali processi naturali nel paesaggio

Sebbene il paesaggio sembri a prima vista immutato, è in realtà in continuo movimento. Ghiaccio, acqua, neve, vento e forze endogene hanno modellato la nostra zona e la stanno trasformando ancor oggi. La forza dell’acqua continua a modificare il corso dei torrenti, le valanghe cambiano il paesaggio e le colate di detriti o le frane influiscono sul profilo dei pendii montani. Come si svolgono questi processi nei dettagli e come noi, esseri umani, ci comportiamo di fronte ai pericoli naturali che si presentano al giorno d’oggi, è spiegato su diverse tavole e installazioni illustrative di facile lettura che si trovano lungo il percorso.

Alpenbüro Netz GmbH

Contatti: Klosters Tourismus, Alte Bahnhofstrasse 6, CH-7250 Klosters, tel.: ++41 (0)81 410 20 20, info@klosters.ch

oppure: Alpenbüro Netz GmbH, Eva Lunz, Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers, tel. ++41 (0) 81 420 22 55, graubuenden@alpenbuero.ch

Sicurezza di fronte ai pericoli naturali - Verso una cultura del rischio

Come dimostrano le numerose esperienze fatte negli ultimi anni, in Svizzera si è potuto ridurre il numero delle vittime dovute a catastrofi naturali. Invece nello stesso tempo sono aumentati i danni materiali, soprattutto quelli indiretti. La politica adottata finora per affrontare i pericoli naturali, primariamente focalizzata sulla difesa dai tali pericoli, se osservata in retrospettiva può essere con-



Galleria antivalanga danneggiata da una caduta massi nelle vicinanze di Gurtellen, Cantone di Uri (aprile 2003). Fonte: Ufficio tecnico del Cantone di Uri, Aitdorf

siderata positiva. L’incremento della densità degli insediamenti e l’enorme crescita del valore materiale nonché le molteplici necessità legate al lavoro e al tempo libero continuano comunque ad accrescere il rischio di pericoli naturali. In futuro, gli influssi ambientali, come un cambiamento climatico, potranno acuire la minaccia di singoli pericoli naturali. Ridurre il rischio da essi risultante ad una misura tollerabile rappresenta un’impresa complessa per la nostra società. Attraverso una cultura del rischio, vissuta coscientemente, si dovrebbe raggiungere nella società un livello di comprensione integrale per le questioni riguardanti la sicurezza.

La piattaforma nazionale per i pericoli naturali PLANAT

Al fine di migliorare ulteriormente la prevenzione contro i pericoli naturali in Svizzera, il Consiglio federale svizzero nel 1997 ha istituito la piattaforma nazionale dei pericoli naturali PLANAT, composta da venti esperti provenienti da tutte le regioni svizzere. Il suo obiettivo prin-

cipale è quello di raggiungere una maggiore coscienza dei pericoli naturali esistenti e futuri nel senso di formare una cultura preventiva dei rischi.

Proteggere nel modo migliore la popolazione svizzera, le sue basi di sostentamento nonché i notevoli valori materiali dagli svariati pericoli naturali, è un'incombenza comune spettante al governo centrale, ai cantoni, ai comuni, al mondo economico e ad ogni singolo individuo. Il compito principale della mano pubblica è quello di segnalare i rischi e ridurli; il compito di ogni individuo è quello di assumersi le proprie responsabilità e, nell'ambito delle sue possibilità, adottare misure protettive atte ad impedire o ridurre i danni.

Una nuova strategia per affrontare i pericoli naturali

La strategia PLANAT, intitolata "Sicurezza di fronte ai pericoli naturali", si prefigge di creare una cultura del rischio per quanto riguarda i pericoli naturali. Nel suo ambito vengono definiti gli obiettivi di protezione accettabili a livello sociale, economico ed ecologico, e cioè i limiti degli sforzi in tal senso al fine di proteggere le vite umane e i beni patrimoniali. Si intende centrare tali obiettivi mediante una gestione integrale dei rischi armonizzando fra di loro le possibili misure preventive, gli interventi e il ripristino, e cioè in maniera equivalente e in relazione a tutti i pericoli naturali. Comunque anche con la migliore prevenzione, in futuro non si potrà impedire del

tutto il verificarsi di catastrofi. Perciò per ridurre il rischio rimanente è importante disporre anche di un vasto piano di emergenza.

Segretariato PLANAT

c/o Ufficio federale delle acque e della geologia (UFAEG), Svizzera

Bibliografia e indirizzo

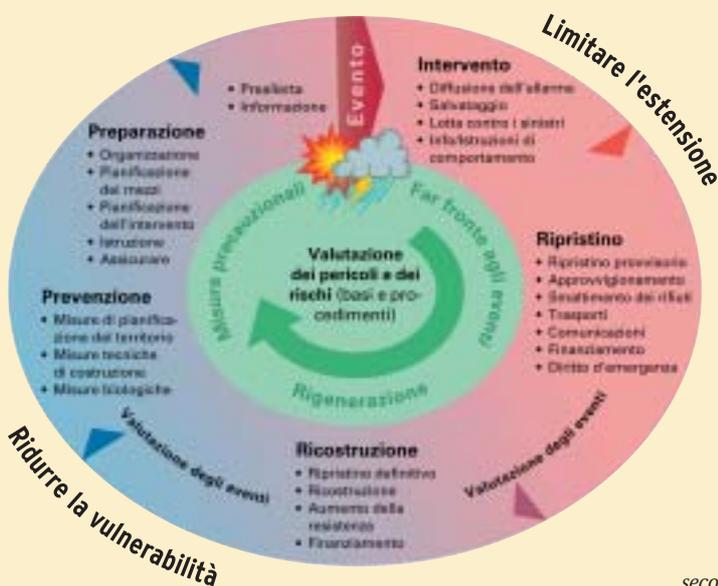
- Sicurezza di fronte ai pericoli naturali. Cultura del rischio – dalla visione alla strategia. *Rapporto delle attività 2001 – 2003 della piattaforma nazionale dei pericoli naturali (PLANAT), Serie PLANAT 7/2004 (d); 8/2004 (f); 9/2004 (i)*
- Visione e strategia – Sicurezza di fronte ai pericoli naturali, *Serie PLANAT 1/2004 (d); 2/2004 (f); 3/2004 (i)*

Le pubblicazioni sono scaricabili anche in formato PDF dal sito Internet PLANAT www.planat.ch

Segretariato PLANAT

c/o Ufficio federale delle acque e della geologia (UFAEG)
 Casella Postale, 2501 Biel
 Telefono: 032/ 328 87 40
 Fax: 032/ 328 87 12
 E-Mail: planat@bwg.admin.ch
 Internet: www.planat.ch

Secondo l'Ufficio federale per la protezione della popolazione (→PLANAT)



Con gestione integrale dei rischi si intende la procedura globale in un circuito comprendente prevenzione, intervento e ripristino.

secondo l'Ufficio federale per la protezione della popolazione (BABS)

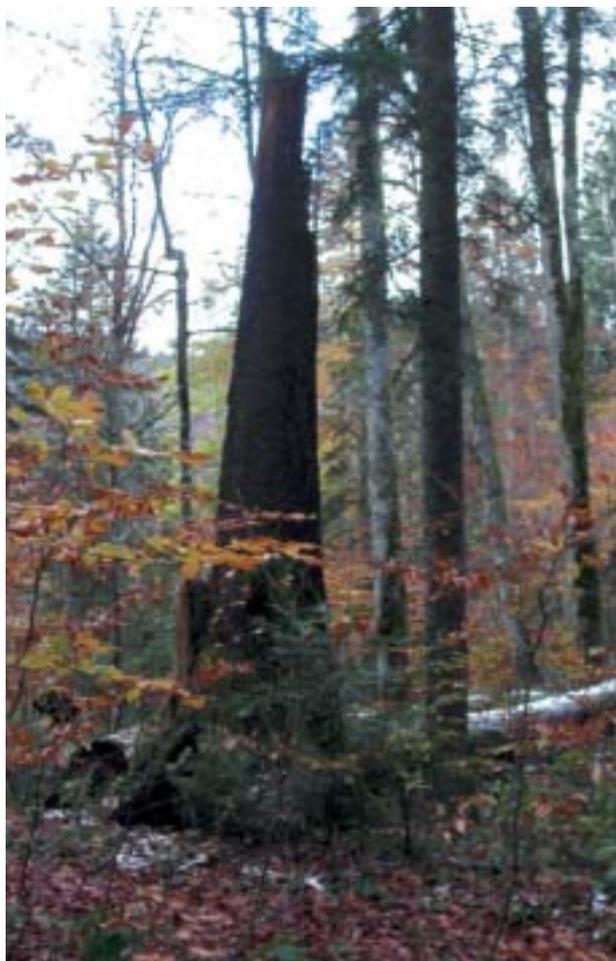
Foreste montane: sicurezza di fronte ai pericoli naturali e definizione come riserva forestale - una contraddizione?

I principi che regolano la gestione dell'economia forestale del Liechtenstein esigono l'adempimento della funzione di salvaguardia della natura e del paesaggio della foresta su tutte le aree boschive. Quindi la praticata gestione quasi naturale delle foreste nell'ambito delle funzioni di produzione del legno nonché tutela e ricreazione corrisponde ad un obiettivo protettivo prioritario. Mantenendo più a lungo possibile e collegando le isole di legno vecchio e morto oppure proteggendo e curando le zone marginali, ecologicamente preziose, delle foreste si attuano interventi protettivi mirati. Inoltre le aree boschive con funzione prioritaria di salvaguardia della natura e del paesaggio vengono delimitate come riserve forestali in conformità all'art. 10 del protocollo delle Foreste montane della Convenzione delle Alpi e quindi vengono affidate obbligatoriamente a lungo termine alle dinamiche boschive naturali.

Erosioni e frane, torrenti, cadute massi e slavine influenzano e limitano nelle zone montane del Liechtenstein le possibilità di sfruttamento del territorio. Perciò l'esigenza di assicurare la funzione protettiva delle foreste montane, in conformità all'art. 6 del Protocollo Foreste montane della Convenzione delle Alpi, limita la libertà d'azione in campo politico nelle grandi aree boschive. Perciò la definizione di foresta, degna di essere salvaguardata dal punto di vista della protezione della natura come riserva forestale rimessa alle sue dinamiche naturali, non raramente contrasta con l'esigenza di curarla e gestirla per ottimizzarne la funzione protettiva.

L'obiettivo di protezione della natura, perseguito con una riserva forestale naturale, definito come "salvaguardia delle dinamiche naturali", non può essere quindi onestamente realizzato in quelle foreste nelle quali è necessario intervenire allo scopo di ottimizzarne l'azione protettiva. Senz'altro invece si possono centrare altri obiettivi prioritari di salvaguardia della natura e del paesaggio adottando parallelamente misure delicate per la cura quasi naturale delle zone boschive: queste foreste, in cui l'obiettivo prioritario specifico di funzione protettiva della natura richiede interventi mirati, sono poi definite come aree boschive speciali alla pari di quelle zone boschive nelle quali il raggiungimento di importanti obiettivi di tutela della natura non è compromesso dall'esecuzione di interventi curativi pressoché naturali al fine di centrare l'obiettivo importante dello sviluppo di foreste protettive.

In complesso nelle zone boschive del Liechtenstein sono state istituite 30 riserve forestali e aree boschive speciali con una superficie totale di 1.879,2 ettari ovvero il 27,4% delle aree forestali rimboschite; di esse 7 sono riserve forestali, 3 riserve forestali/aree boschive speciali continue e 20 aree boschive speciali. Le riserve forestali comprendono un territorio di 1.322,1 ettari ovvero il 70,4%, le aree



Foresta vergine di Chornohirskii. Fonte: Ufficio foreste, natura e paesaggio

boschive speciali 557,1 ettari ovvero il 29,6%. La superficie più piccola misura 2,4 ettari, la più grande 924,8 ettari.

Oltre cinquanta diverse società di gestione forestale sono rappresentate nelle riserve forestali naturali e nelle aree boschive speciali. Con la delimitazione delle riserve forestali e delle aree boschive speciali viene quindi centrato sia l'obiettivo protettivo di conservare la varietà degli ecosistemi forestali e la biodiversità nonché le risorse genetiche sia la funzione protettiva contro i pericoli naturali richiesta in aggiunta in alcune aree boschive speciali.

In base alla composizione di flora e fauna o al particolare potenziale di sviluppo dal punto di vista delle dinamiche naturali delle foreste, per ogni riserva forestale e ogni area boschiva speciale è stato definito in modo vincolante un obiettivo di salvaguardia e sviluppo forestale. Inoltre sono pure stati prefissati quali interventi curativi, gestionali e conservativi siano necessari e autorizzati per raggiungere l'obiettivo di salvaguardia e sviluppo delle foreste. Inoltre sono stati indicati quegli interventi che da una parte sono indispensabili per limitare possibilmente gli effetti dannosi sulla riserva forestale o sull'area boschiva speciale stesse oppure quelli che d'altra parte so-

no necessari per escludere danni alle aree limitrofe in seguito all'avvenuta delimitazione come zone protette.

Sia la rinuncia allo sfruttamento finora avvenuto oppure opzionale in futuro sia l'adozione di misure specifiche causano costi per i proprietari delle foreste, che perciò hanno diritto ad un risarcimento per la rinuncia allo sfruttamento della loro proprietà e ad un compenso per gli interventi specifici da loro effettuati. Il diritto di risarcimento per la rinuncia allo sfruttamento delle 30 riserve forestali e aree boschive speciali ammonta in media a CHF 26,70/ettaro anno. L'ammontare dei compensi per i lavori eseguiti dipende dall'entità degli interventi curativi, gestionali e conservativi e dalla programmazione dei lavori dal punto di vista organizzativo, finanziario e del personale.

Una compensazione degli interessi tra le diverse funzioni prioritarie è comunque assicurata: dove in una riserva forestale di grandi dimensioni l'esigenza di fornire funzioni protettive presuppone una cura minima su una parte dell'area, tali parti vengono definite come aree boschive speciali.

Ufficio forestale, natura e paesaggio del Principato di Liechtenstein

Servizio informazioni pericoli naturali alpini (IAN)

Valanghe, inondazioni, colate detritiche, smottamenti e cadute massi sono fenomeni naturali, che caratterizzano l'area alpina da tempi immemorabili. Con l'insediamento umano delle Alpi sono diventati pericoli naturali.

Per valutare tali pericoli gli esperti esaminano una serie di fattori, ad esempio la vegetazione e la geologia del bacino di un torrente. Il servizio informazioni pericoli naturali alpini (IAN) raccoglie informazioni dalle varie autorità competenti riportandole su carte tematiche. In tal modo si fornisce una panoramica sulla situazione dei pericoli in una certa zona. Anche le catastrofi pregresse con i relativi danni vengono documentate.

Per chi sono importanti queste informazioni?

In prima linea per i comuni e i pianificatori. Ma anche qualsiasi cittadino ha la possibilità di informarsi sulla situazione esistente nel suo luogo di residenza. La valutazione precisa dei pericoli rimane comunque di competenza degli esperti (in caso di domande di delucidazione su questo tema rivolgersi all'ufficio incaricato della gestione delle acque).



Piovaschi violenti hanno fatto franare parti di un pendio a Vordergern (comune di Berchtesgaden). Fonte: Ufficio bavarese dell'idroeconomia

Come trovare il progetto IAN?

Il progetto IAN si trova nel sito Internet

www.wasser.bayern.de

cliccando su *Naturgefahren*⁹⁾

e pure nel sito www.lfw.bayern.de

cliccando su *Service* → *Warn- und Informationsdienste*¹⁰⁾

Ufficio bavarese dell'idroeconomia, Germania

DIS-ALP - Disaster Information System of Alpine Regions

Sistema d'informazione sui pericoli naturali nelle regioni alpine (progetto INTERREG IIIB)

Motivi e scopi del progetto

Le catastrofi naturali sono un'importante componente della vita quotidiana in tutto l'arco alpino e rappresentano i parametri delle attività e degli sviluppi umani.

DIS-ALP, per quanto riguarda il tipo di catastrofi naturali, è un progetto trasversale che si concentra sulla soluzione del problema delle informazioni (documentazione di eventi catastrofici).

I più recenti eventi catastrofici hanno dimostrato che è molto importante disporre di informazioni sulle catastrofi naturali pregresse. Esse costituiscono la base della ricerca interdisciplinare, spiegazione e previsione di catastrofi nonché forniscono i parametri per decidere le misure atte a minimizzare i rischi.

Il progetto DIS-ALP si propone di unificare e rendere più facilmente accessibili le informazioni fondamentali per i processi decisionali territoriali.

⁹⁾ Pericoli naturali

¹⁰⁾ "Assistenza" → "Servizi di allarme e informazione"



Inondazioni, valanghe, smottamenti - pericoli naturali dell'habitat alpino

I risultati e gli effetti del progetto DIS-ALP (che ha una durata di tre anni, 2003-2006) saranno fra l'altro i seguenti:

A breve scadenza: un intenso scambio interregionale di informazioni tra esperti della gestione delle acque, della sistemazione dei torrenti e dei ripari antivalanghe, e pianificatori territoriali, esperti di foreste e tecnici informatici.

A media scadenza: una piattaforma informativa sulle catastrofi naturali per l'opinione pubblica, che serva anche a "tradurre" le complesse interazioni ed eventi tra esperti, istituzioni addette alla pianificazione e diretti interessati.

A lunga scadenza: unificazione e omogeneizzazione della documentazione relativa alle catastrofi naturali in tutta l'area alpina con l'effetto positivo di semplificare lo scambio di informazioni in caso di catastrofi interregionali.

Il team del progetto si distingue nella sua composizione per la copertura territoriale di un'ampia area dell'arco alpino nonché per l'interdisciplinarietà delle soluzioni elaborate nel suo ambito.

www.dis-alp.org

Ufficio bavarese dell'idroeconomia, Germania

Bacini idrografici delle regioni alpine - EGAR

Situazione di partenza

A causa di fenomeni naturali come valanghe, cadute massi, smottamenti, colate detritiche e inondazioni da una parte nonché influssi e utilizzi antropogenici dall'altra, le regioni alpine e i bacini idrografici dei torrenti sono soggetti a fenomeni dinamici continui. Il rischio di tali pericoli naturali e le loro dimensioni sono molto differenziate a causa dell'interazione di fattori naturali abiotici (clima, geologia) e biotici (terreno, acqua, vegetazione).

I pericoli naturali sono spesso strettamente connessi al tipo e all'intensità di utilizzi specifici. Perciò insorgono frequentemente situazioni conflittuali a causa dei potenziali utilizzi (foreste, agricoltura, insediamenti, turismo, protezione della natura, ecc.) e dei potenziali pericoli naturali esistenti.

Obiettivi

L'obiettivo del progetto era quello di rappresentare e confrontare, in base a due valli alpine - Zillertal/Tirolo, Oberammergau/Baviera -, le esigenze di utilizzo e i pericoli naturali. Le coincidenze risultanti da tale confronto forniscono un quadro chiaro dei conflitti attuali e potenziali e costituiscono un fondamento importante per le pianificazioni regionali.

I potenziali pericoli naturali sono stati indicati e valutati nella cosiddetta cartografia delle aree minacciate che serve a decidere come risolvere i conflitti (dove si può tol-

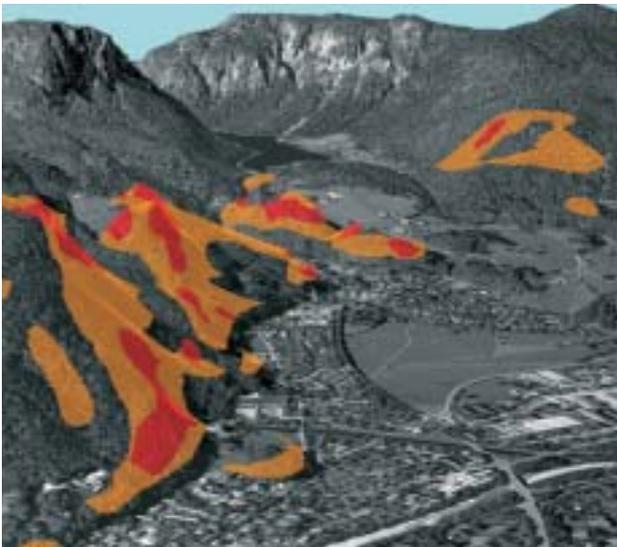


Edifici minacciati da pericoli naturali. Fonte: Ufficio bavarese dell'idroeconomia

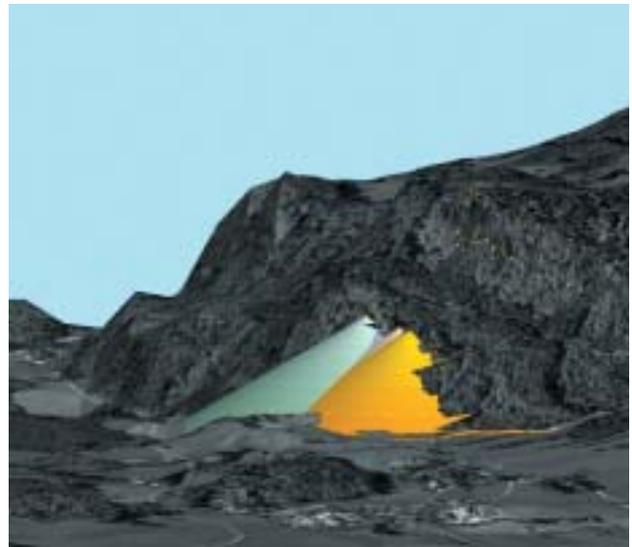
lerare o intensificare un certo utilizzo, dove aumenta il potenziale che si verifichino pericoli naturali, quali ulteriori provvedimenti sono necessari, ecc.). Inoltre è possibile valutare l'urgenza di controlli e piani locali dettagliati allo scopo di intraprendere le necessarie misure protettive.

La metodologia per l'attuazione di EGAR è stata sviluppata nell'ambito di un progetto comunitario con la partecipazione della Baviera, del land del Tirolo e della provincia autonoma di Bolzano-Alto Adige. I risultati sono riassunti nel "Servizio informazioni pericoli naturali alpini - IAN" della Baviera e nel sistema tirolese di informazioni sul territorio (TIRIS) e rappresentano un ulteriore aiuto per affrontare i pericoli naturali nelle zone montane.

Ufficio bavarese dell'idroeconomia, Germania



Le superfici in rosso e in arancione sono zone di potenziale distacco di frane e vengono riprodotte a tre dimensioni nel modello digitale della zona.



Conoscendo le potenziali zone di distacco di frane, si possono calcolare approssimativamente la loro massima estensione servendosi di modellamenti informatici (metodo goniometrico globale).

CATCHRISK - Mitigation of hydro-geological risk in Alpine catchments



(Mitigazione del rischio idrogeologico nei bacini alpini)

Negli ultimi anni l'area alpina è stata interessata sempre più frequentemente da catastrofi di origine idrologica e geologica (inondazioni, colate detritiche, caduta pietrisco, caduta massi, smottamenti). Tali dissesti, che hanno causato gravi danni in tutto l'arco alpino, sono dovuti probabilmente ad un incremento dell'intensità delle precipitazioni e alla concentrazione territoriale delle precipitazioni stesse.

Alcuni fenomeni di questo tipo sono stati talmente violenti da provocare inondazioni centennali o addirittura a superarle.

Diverse regioni dei Paesi alpini hanno già sviluppato delle metodologie per valutare i rischi di inondazioni, smottamenti e cadute massi.

Uno degli obiettivi principali del progetto Interreg III B "Mitigazione del rischio idrogeologico nei bacini alpini" è quello di creare e scambiarsi principi, metodi e strategie di monitoraggio comuni per poter definire degli scenari di rischio all'interno dei bacini idrografici alpini. L'obiettivo è quello di impedire o almeno mitigare gli effetti negativi delle catastrofi naturali di origine idrogeologica.

Il progetto si prefigge di creare un approccio comune per la definizione di scenari di rischio idrogeologico nelle valli alpine, soprattutto su conoidi di sbocco dei corsi d'acqua e di deiezione dei detriti. Inoltre il progetto si propone di sviluppare direttive e terminologie comuni nel senso di una strategia di utilizzo sostenibile dei terreni. I 10 partner (provenienti da **Italia, Svizzera, Germania,**

Austria) intendono scambiarsi metodi, sistemi informativi geografici e strumenti GIS nonché esperienze e risultati nelle rispettive aree campione.

Il progetto si articola in cinque azioni:

- WP1 – Processi idrogeologici nel bacino
- WP2 – Valutazione della pericolosità da frana
- WP3 – Esondazioni su conoide
- WP4 – Esondazioni fluviali su fondovalle
- WP5 – Diffusione dei risultati del progetto

Nell'ambito dell'azione 2 "Valutazione della pericolosità da frana", ad esempio, si sta sviluppando una cartografia in scala 1:25.000 delle aree interessate da frane e crolli. Servendosi dei metodi GIS si individuano le superfici delle zone potenzialmente minacciate da frane e colate detritiche (massima estensione) in scala regionale nonché loro categorizzazione secondo la probabilità e l'intensità dell'evento.

www.catchrisk.org

Ufficio geologico bavarese, Germania

TURISMO

Turismo sostenibile grazie alla Convenzione delle Alpi - In che direzione si sta andando?

“The Alps – the playground of Europe” era la denominazione data dai viaggiatori del XIX secolo ad una delle loro più agognate destinazioni prendendo a prestito il titolo della famosa monografia dell'alpinista inglese Leslie Stephen. Oltre un secolo più tardi le Alpi in Europa si sono trasformate da culla dei viaggi moderni in una regione ad intenso traffico turistico. Con oltre 100 milioni di visitatori all'anno il valore aggiunto dell'industria del turismo ammonta a circa 50 miliardi di euro. Tuttavia, nonostante queste cifre immense, non si deve dimenticare che solamente un decimo dei 6000 comuni alpini è oggetto di un intenso utilizzo da parte dei turisti. Nella stragrande maggioranza delle regioni alpine invece il turismo è meno intenso o addirittura del tutto inesistente.

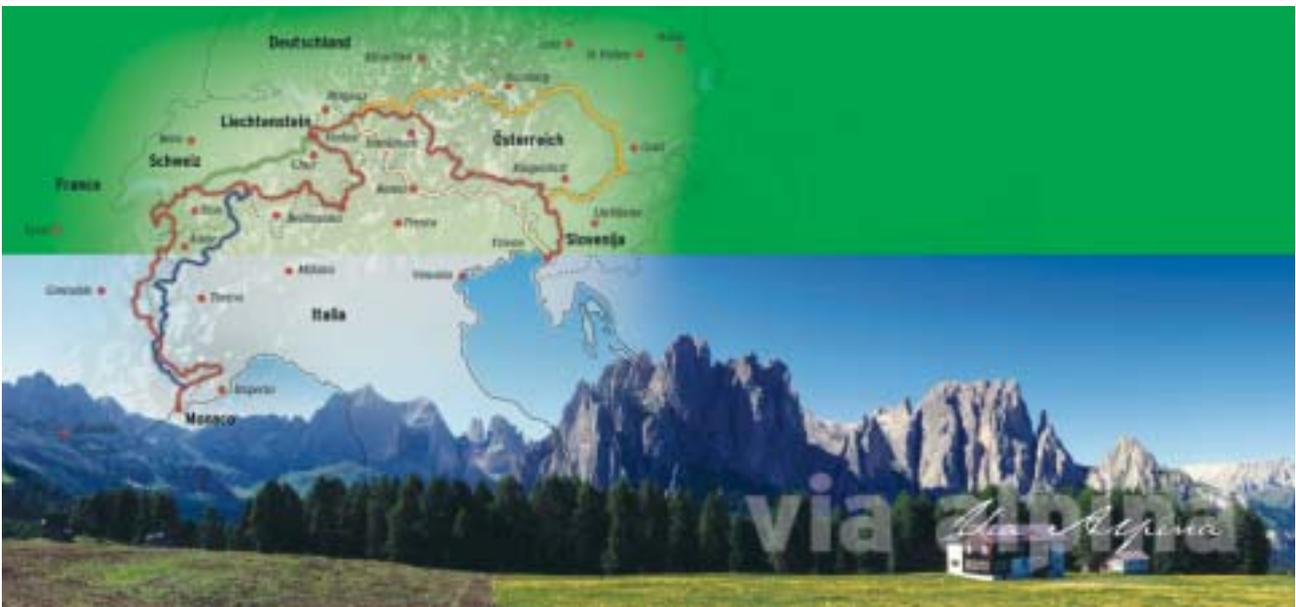
Le Alpi sono una delle grandi regioni europee di maggior attrazione dal punto di vista paesaggistico. Le loro bellezze vanno dalle montagne oltre 4.000 metri con i ghiacciai delle Alpi occidentali ai tranquilli paesaggi prealpini e marginali in Baviera e in Svizzera; dagli ultimi paesaggi fluviali non ancora deturpati delle Alpi orientali alle coltivazioni terrazzate e ai sistemi storici di irrigazione dell'Alto Adige, del Piemonte e del Vallese, dagli insediamenti sparsi a grandi altitudini dei Walser nelle Alpi centrali agli storici centri urbani delle Alpi del Nord Italia. Conviene salvaguardare queste e altre perle come un tesoro perché sia oggi sia in futuro rappresentano le più importanti risorse per un turismo alpino economicamente proficuo.

Sovrasfruttamento e sottosfruttamento

Con il loro eccessivo sfruttamento turistico concentrato in determinati punti, le Alpi sono diventate un esempio negativo di sviluppo non sostenibile e con impatto distruttivo per l'ambiente. Circa cinque milioni di letti con considerevoli quote nel settore paralberghiero, oltre 10.000 funivie, seggiovie e skilift, migliaia di chilometri di autostrade, superstrade, nonché aerodromi, cannoni da neve, campi da golf, fun park e molto di più sono l'espressione di tale sviluppo negativo. E nonostante la domanda di turismo sciistico sia stagnante, si continuano a progettare la creazione di un gran numero di nuove zone sciistiche e l'allargamento di quelle già esistenti, ad esempio congiungendo l'area sciistica di Meiringen-Hasliberg nell'Oberland bernese con quella dell'Engelberg-Titlis nella Svizzera centrale.

Tali dimensioni non possono dare l'illusione che il turismo alpino – regionalmente più o meno intenso – non abbia da lottare con problemi economici. Infatti gli operatori turistici si trovano oggi di fronte a notevoli mutamenti delle tendenze della domanda e del comportamento dei villeggianti. Il mercato dello sci è stagnante, non per ultimo a causa dell'aumento dell'età media della popolazione nelle zone di provenienza della domanda sciistica. La classica vacanza estiva alpina è ormai superata, e invece di soggiornare nelle pensioni montane per fare escursioni, i villeggianti preferiscono oggi dedicarsi piuttosto alla vacanza “antiaging” in un'oasi del benessere. Per questo motivo, ad esempio ad Arosa, una tradizionale località di cura svizzera, un'impresa straniera sta progettando nel punto panoramico più bello, in mez-

>> Prati morbidi e ripide pareti rocciose caratterizzano il paesaggio del Rosengarten nell'Alto Adige. Foto: U. Visciani/APT Trentino





Lo sci di fondo è una forma di ecoturismo. Fonte: Associazione alpinistica tedesca

zo alla zona escursionistica, un centro di benessere sovradimensionato.

I target più giovani cercano invece la possibilità di praticare le nuove discipline sportive alla moda e alternano a ritmo rapido gli sport classici, come lo snowboard o il mountain bike, a offerte di nicchia come l'arrampicamento sulle cascate ghiacciate, il downhill, il river rafting o il canyoning. Sempre di più si diffondono rumorosissime discipline sportive a motore, dal quad fuoristrada al volo turistico montano. Molte di queste nuove offerte tuttavia, non sono specifiche per le Alpi, ma si possono praticare anche in molte altre destinazioni turistiche. Quindi consumatrici e consumatori prenotano oggi una vacanza ecologica in Kenia oppure in Brasile con la stessa naturalezza con cui nel passato sceglievano gli Alti Tauri o le Alpi Marittime per trascorrere le ferie in un parco nazionale.

La crescente competizione nel campo del turismo internazionale rende la vita sempre più difficile a molti operatori. Soprattutto nelle località di villeggiatura rurali e nelle vallate isolate ci si sta preoccupando del calo del tasso di occupazione, mentre alti tassi di crescita si registrano ormai quasi esclusivamente nelle roccaforti turistiche maggiormente frequentate. La conseguenza è spesso la chiusura di imprese del settore, connessa con una perdita di possibilità di lavoro locale, il che a sua volta comporta l'aumento del numero dei pendolari e l'ulteriore accentuazione della tendenza emigratoria.

Tendenze e controtendenze

Ogni tendenza implica una controtendenza. Nelle Alpi ciò si esprime nella crescente domanda di un turismo più coerente con la natura. Attività sportive e del tempo li-

bero orientate alla natura e al paesaggio, come escursionismo, trekking, escursionismo invernale, ciclismo, mountain bike, alpinismo, sci di fondo e arrampicate, in molte località contribuiscono visibilmente alla ripresa del turismo locale. In base a studi recenti il turismo naturale possiede in alcune nazioni alpine un potenziale ammonante fino a un terzo dei villeggianti. Sebbene il turismo naturale attiri prevalentemente il turista individuale, negli ultimi tempi in tutte le nazioni dell'arco alpino stanno nascendo numerose imprese nuove che si specializzano in offerte outdoor.

Più della metà della popolazione vive nelle regioni centrali urbanizzate delle Alpi. Ne consegue una crescente importanza della ricreazione in zone vicine o prossime come forma specifica e di sempre maggiore rilievo del traffico turistico alpino. In molte zone che si trovano nelle vicinanze di grandi centri urbani alpini e non alpini, come Vienna, Monaco di Baviera, Zurigo, Grenoble, Torino e Milano, il turismo giornaliero, prende sempre più piede, mentre il numero degli arrivi si riduce continuamente. Dove questo sviluppo non viene compensato da un miglioramento dell'offerta di mezzi pubblici di trasporto, aumenta l'impatto ambientale provocato dal traffico motorizzato individuale che minaccia la qualità degli habitat alpini.

Riscaldamento climatico e turismo

Una topografia estrema, contrasti climatici ed ecosistemi sensibili caratterizzano il paesaggio alpino. Queste peculiarità sono il motivo per cui le conseguenze dei cambiamenti climatici sono visibili più velocemente e più direttamente nelle Alpi che altrove. Per il turismo alpino il riscaldamento climatico comporta una nuova problematica. Le aree sciistiche a basse altitudini risentono già og-

gi degli effetti delle forti oscillazioni stagionali del limite della neve. Se le temperature invernali sono troppo elevate per un periodo di tempo piuttosto lungo, non aiutano più neppure gli impianti di innevamento artificiale, costruiti in gran numero negli scorsi decenni. Alla ricerca di vie d'uscita, una serie di imprese che gestiscono impianti di risalita sta verificando attualmente la possibilità di utilizzare nuove cime e creste montane, che anche oggi hanno un innevamento sicuro, adatto per praticare lo sci.

Un assaggio di quello che probabilmente si può aspettare il turismo alpino in futuro, lo illustra l'esempio della torrida estate 2003. Qualora questi fenomeni diventassero normali sulle Alpi, i ghiacciai sciogliendosi si ridurrebbero ancora di più di quando fanno già adesso e perderebbero la loro attrazione per i turisti. Il permagelo si sgelerebbe e aumenterebbe il rischio di catastrofi naturali, nuovi perfidi pericoli sulle rocce e sul ghiaccio aumenterebbero i rischi per gli escursionisti e gli scalatori. Secondo i risultati di recenti ricerche, in seguito ad un ulteriore riscaldamento climatico gli abitanti e i villeggianti delle Alpi avranno da combattere più che finora contro fenomeni naturali estremi come forti precipitazioni, slavine, colate di detriti e tempeste di vento.

Turismo sostenibile grazie alla Convenzione delle Alpi

Con la Convenzione delle Alpi le nazioni dell'arco alpino intendono concretizzare e implementare collettivamente dei modelli comuni per lo sviluppo di un turismo sostenibile nella regione alpina. Il Club Arc Alpin (CAA), la confederazione delle associazioni alpinistiche europee, ha sviluppato a questo proposito una proposta concreta: le nazioni alpine dovrebbero fissare insieme i confini dell'allargamento delle aree sciistiche. L'assegnazione annuale di contingenti di superfici da adibire a piste e l'armonizzazione internazionale delle valutazioni di impatto ambientale potrebbero controbattere la nefasta corsa internazionale verso impianti sempre più grandi e raffinati. In tal modo non si proibirebbe la costruzione di nuove piste in singole località, però queste ultime dovrebbero essere compensate dalla chiusura di altre, situate altrove, e dal ripristino del paesaggio.

Un complesso di obiettivi esistenziali per il futuro delle Alpi è rappresentato dall'assetto territoriale. Con esso si possono porre opportuni limiti al turismo di massa nelle sue forme eccessive, ad esempio fissando i confini territoriali naturali dello sviluppo dello sci o definendo la grandezza e la qualità delle aree di insediamento. Nello stesso senso la Convenzione delle Alpi mira a istituire zone di quiete per mantenere accanto alle zone di maggiore intensità turistica delle aree di compensazione di sufficienti dimensioni per uomini, animali ed ecosistemi. Tali stra-

tegie per l'assetto territoriale dal punto di vista della Convenzione delle Alpi dovrebbero essere accompagnate da miglioramenti della formazione dei responsabili del turismo e da una maggiore sensibilizzazione e istruzione ambientale dei villeggianti. Esempi già esistenti e ben funzionanti sono l'annuale accademia estiva della Commissione internazionale per la Protezione delle Alpi CIPRA e la "Schule des Sanften Reisens"¹¹⁾, finanziata dall'istituto viennese RESPECT e dalla Naturfreunde Internationale¹²⁾.

Dal punto di vista turistico la Convenzione delle Alpi persegue due fondamentali obiettivi: da una parte gestire in maniera compatibile dal punto di vista ambientale e sociale il turismo intensivo, che rappresenta il fondamento esistenziale di molte aree alpine. D'altra parte la Convenzione delle Alpi intende promuovere il turismo naturale, nelle zone rurali. Entrambi questi obiettivi fondamentali non si escludono in effetti reciprocamente, però ognuno di essi esige strategie e misure specifiche. Ad esempio, le zone turistiche rurali, come il parco biosferico del Grosses Walsertal, rinunciano a costruire nuove zone sciistiche puntando invece su cooperazioni innovative con gli operatori dei settori produttivi, agricoli e forestali. In località di turismo intenso si tratta oltretutto anche di gestire efficientemente ed ecologicamente le risorse disponibili. Ad esempio la stazione sciistica di Saas Fee nel Vallese sta riducendo il numero degli skilift nell'ambito di un programma di sfortimento qualitativo delle sue infrastrutture sciistiche, concentrando gli sciatori su aree particolarmente adatte. Parallelamente la località promuove il turismo non motorizzato e l'impiego di energie rinnovabili.

"Riserva della biosfera dell'UNESCO" e "Sanft Mobiler Schlüssel"¹³⁾

Come si possa implementare il Protocollo del Turismo della Convenzione delle Alpi in una regione rurale, lo dimostra l'Entlebuch in Svizzera. In questa regione prealpina i responsabili e la popolazione hanno deciso di avviare la creazione di una riserva della biosfera dell'UNESCO. Il più importante capitale naturale dell'"UNESCO-Biosphäre Entlebuch" è costituito da estesi paesaggi palustri, sui quali basare un turismo naturale ad alto valore aggiunto. Grazie ad una serie di cooperazioni tra turismo, agricoltura montana, economia forestale, attività produttive e altri partner, dovrebbero approfittare della nuova strategia non solamente le località finora già turistiche, ma anche tutti i comuni della regione. L'Entlebuch intende così proporsi ed evidenziarsi come una regione modello che prende in mano il proprio futuro e contribuisce attivamente a modellarlo.

¹¹⁾ Scuola dei viaggi ecocompatibili,

¹²⁾ Internazionale degli amici della natura,

¹³⁾ Mobilità senza la propria automobile

Il comune di Werfenweng nella regione austriaca del Pongau dimostra con i suoi sforzi per ridurre il traffico turistico che anche una sola località turistica può apportare un contributo rilevante al fine di evitare il riscaldamento climatico. Fulcro dell'iniziativa, nata dalla



Il comune di Werfenweng (Salisburgo) per il turismo punta sull'ecomobilità.
Fonte: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft¹⁴⁾

cooperazione degli albergatori di Werfenweng, è il "Sanft-Mobiler-Schlüssel". Quei villeggianti, che lasciano le chiavi della loro automobile nella cassaforte dell'associazione turistica per la durata del loro soggiorno, ricevono gratuitamente la "Sanft-Mobiler Schlüssel", una tessera per usufruire gratuitamente di diversi servizi riservati ai turisti che non utilizzano la propria autovettura: l'uso gratuito del servizio navetta dalla stazione ferroviaria più vicina; un telefonino per la durata della vacanza con cui si può chiamare un'autista privato per spostamenti nell'ambito della località su un'elettroauto; uso gratuito delle elettrovetture (elettroscooter, elettrobicicletta) a Werfenweng; noleggio di biciclette nonché ingresso gratuito alla piscina e un'ampia offerta di escursioni guidate a piedi e in bicicletta. La strategia di Werfenweng ha registrato un successo economico e con essa la località ha potuto aumentare significativamente il numero dei pernottamenti. Werfenweng e altre destinazioni, che si impegnano per una mobilità sostenibile dei turisti, saranno ora ulteriormente ricompensate. Rinomate agenzie di viaggio olandesi hanno lanciato in un pacchetto turistico le località di villeggiatura nelle Alpi che hanno adottato una mobilità ecologica.

"Via Spluga", "Maison de Pays" e "Alleanza nelle Alpi"

La Convenzione delle Alpi non aspira ad un'ecologizzazione isolata del turismo. Altrettanto importante quanto la tutela dell'ambiente sono gli approcci per la soluzione dei problemi socio-economici nell'area alpina. Un elemento irrinunciabile per uno sviluppo turistico che abbia un futuro nella regione alpina è rappresentato dalla partecipazione degli attori locali.

Un esempio esplicativo di implementazione lo fornisce a proposito la "Via Spluga", che collega la Svizzera con l'Italia. Questo sentiero culturale ed escursionistico era una volta il percorso dei commercianti per attraversare il passo dello Spluga tra i Grigioni e la Valtellina. Ora può essere affrontato a piedi in più giorni sul suo tratto storico, in entrambe le direzioni. Una gestione regionale ampiamente supportata sta cercando di mettere in moto una cooperazione interdisciplinare e transfrontaliera. Oltre alle autorità locali, regionali e nazionali di entrambi i Paesi vengono coinvolti gli attori dei diversi settori come quello alberghiero, ristorazione, trasporti, attività produttive e agricoltura. Inoltre si devono convincere ad aderire al progetto i media, le scuole, la ricerca e gli operatori turistici sovregionali. Su queste fondamenta allargate sarà possibile sviluppare con la "Via Spluga" una catena di offerte turistiche funzionanti, supportata sul luogo e con un successo di mercato in continua crescita.

Nella "Maison de Pays" a Jausiers nella regione dell'Ubaye nelle Alpi francesi, le piccole attività artigiane e l'agricoltura cooperano nell'area turistica. Nella "vetrina dell'Ubaye" come si definisce la casa stessa sono esposte in vendita specialità di latticini, salumi e carni, miele, liquori, sapone, vasellame, mobili, artigianato artistico e altri prodotti regionali. La clientela è costituita per la maggior parte da villeggianti delle stazioni turistiche circostanti, ma anche gli abitanti stessi comprano i prodotti locali in questo negozio. I produttori, gli agricoltori e gli artigiani della regione, evitando il passaggio attraverso intermediatori commerciali, forniscono i loro prodotti direttamente al punto vendita.

La rete dei comuni "Alleanza nelle Alpi" documenta quale direzione possa prendere in futuro la cooperazione in tutta la regione alpina per quanto riguarda il turismo sostenibile. A questa rete alpina hanno aderito più di 160 comuni di tutte le nazioni alpine che si occupano oltre che del turismo anche di altri campi di attività affini come l'agricoltura montana, la protezione della natura e la tutela del paesaggio, la pianificazione territoriale e i trasporti. La rete dei comuni non è un'organizzazione turistica di marketing, bensì un insieme di comuni con un turismo intensivo o estensivo e in parte anche privi di turismo. Nell'ambito dell'Alleanza nelle Alpi i responsabili comunali si scambiano le loro esperienze, ad esempio praticissime strategie di sopravvivenza per i comuni alpini nell'ambito della riconversione strutturale globale. Con l'attuale progetto "DYNALP" i comuni aderenti alla rete sviluppano nuove offerte turistiche sostenibili in base ai valori del paesaggio antropizzato.

In che direzione si sta andando?

Attualmente si stanno facendo sforzi per riunire in un gruppo internazionale aziende grandi e redditizie che ge-

¹⁴⁾ Ministero federale dell'agricoltura, foreste, ambiente e idroeconomia



Canyoning - uno sport alla moda. Fonte: Associazione alpinistica tedesca

stiscono gli impianti di risalita nei diversi paesi alpini. Quello che per alcuni leader di mercato nell'ambito del turismo sciistico può essere forse la strada giusta, non offre una ricetta valida per un turismo alpino con un futuro promettente. La particolarità del settore turistico alpino consiste proprio nella microstruttura del mosaico di hotel, pensioni, mezzi di risalita e piccoli fornitori. Questa struttura aziendale in miniatura è da una parte un punto di forza del turismo alpino, perché in tal modo si progetta e si lavora non semplicemente contro la popolazione residente, bensì con essa. D'altra parte tali strutture costituiscono anche la sua grande debolezza, con i tipici problemi delle piccole imprese. Ad esempio la scarsa possibilità di investimento per le ristrutturazioni urgentemente necessarie, la ridotta capacità d'innovazione per sviluppare nuove offerte, la carente qualità dei servizi e un marketing insufficiente. Tutto ciò rappresenta delle debolezze che devono essere affrontate nell'ambito della promozione di uno sviluppo sostenibile regionale, al quale la Convenzione delle Alpi può offrire un aiuto.

Se la Convenzione delle Alpi in futuro sarà percepita dai keyplayer turistici delle Alpi in tal senso, e cioè come una chance, da essa potranno effettivamente nascere nuovi strumenti atti ad abbattere le attuali debolezze del turismo e a continuare a sviluppare i loro punti di forza. A questo proposito però è necessaria la consapevolezza di tutti i soggetti coinvolti nel turismo che un paesaggio alpino intatto e attraente rappresenterà anche in futuro la più importante risorsa del turismo alpino.

**Dr. Dominik Siegrist, Hochschule für Technik (Politecnico),
CH-8640 Rapperswil
Presidente della CIPRA International**

La Via Alpina - Una via per l'attuazione della Convenzione delle Alpi

Sanfter Tourismus, und insbesondere Wandertourismus, Un turismo a contatto con la natura, e in particolare il turismo escursionistico, è considerato da circa 40 anni un'importante componente dello sviluppo sostenibile delle regioni montane. La Via Alpina è la prima iniziativa comune degli otto Stati alpini basata sulla coordinazione e comunicazione reciproca delle rispettive attività connesse al progetto. Una rete di cinque sentieri escursionistici transfrontalieri costituisce il fondamento di questa cooperazione. La Via Alpina è nata dalla congiunzione di facili sentieri montani preesistenti, prevalentemente attraversanti zone confinarie e regioni economicamente deboli che più di altre possono approfittare dello sviluppo turistico. Essa rappresenta quindi una piattaforma per lo scambio delle attrici/degli attori del progetto a livello tecnico ed è anche uno strumento concreto, di grande effetto mediatico, per lo sviluppo locale. Inoltre vista la sua presenza, su 5.000 chilometri, in quasi tutte le zone montane e regioni delle Alpi e grazie alle numerose pubblicazioni della cartina geografica con il suo percorso, è una rappresentazione ben visibile dell'intera regione alpina. Perciò la Via Alpina rafforza verso l'interno e verso l'esterno la consapevolezza dell'identità alpina comune.

È stata l'organizzazione francese Grande Traversée des Alpes a dar vita all'iniziativa. A partire dal 2000 viene gestita dal Comitato internazionale di pilotaggio nel quale sono rappresentati tre settori di competenza per ognuno degli otto Stati alpini: gli Stati e gli enti regionali incaricati dello sviluppo territoriale; i club alpini ed escursionistici che possiedono la necessaria esperienza nella ge-

stione delle reti di sentieri e conoscono direttamente le aspettative del pubblico; le organizzazioni turistiche regionali che apportano nel progetto la loro esperienza nel campo del marketing e le loro risorse comunicative. Fin dall'inizio la Via Alpina è stata considerata un contributo all'attuazione della Convenzione delle Alpi. Questo fatto è stato onorato nel 2002 dalla VII Conferenza delle Alpi. Un accordo di partenariato tra il Comitato internazionale di pilotaggio e il Segretariato Permanente sarà sottoscritto durante la VIII Conferenza delle Alpi, nel novembre del 2004, allo scopo di assicurare un ottimale sfruttamento delle sinergie potenziali.

Nella prima fase di realizzazione del progetto della Via Alpina sono stati raccolti e pubblicati tutti i possibili dati reperibili su percorsi, infrastruttura e patrimonio naturale e culturale. Il lavoro è stato finanziato con un importo di 2,4 milioni di euro dalle organizzazioni partner e dall'Unione Europea (Fondo europeo di sviluppo regionale) nell'ambito dell'iniziativa comunitaria Interreg IIIB Spazio alpino. Per il periodo 2005-2007 è stata inoltrata una nuova richiesta di finanziamento. Il lavoro sarà focalizzato sullo sviluppo di specifiche offerte turistiche lungo la Via Alpina e comprende l'attuazione pratica del lavoro svolto finora assieme per quanto riguarda i requisiti qualitativi a tutti i livelli della catena turistica, in particolare il coinvolgimento e l'aggiornamento formativo degli operatori locali. La natura e la cultura costituiscono il fondamento del turismo escursionista. Perciò la Via Alpina assume anche un importante ruolo come strumento per l'istruzione ambientale. Oltre alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale attraverso il lavoro di pubbliche relazioni in generale, in cooperazione con le amministrazioni delle aree protette e altri specialisti vengono sviluppati determinati metodi e attività al fine di sfruttare la Via Alpina come strumento istruttivo in materia ambientale, soprattutto per i giovani.

In tal modo la Via Alpina si sta trasformando sempre di più da strumento lineare, unidimensionale ad uno bidimensionale, esteso a tutto il territorio. I lavori vengono

accompagnati da un processo di valutazione che prepara il terreno per i settori più promettenti sotto il punto di vista della continuazione della cooperazione internazionale a lungo termine. Si dovrà identificare un'adeguata struttura organizzativa fissa e assicurarsi i relativi mezzi finanziari. Anche se è certo che la Via Alpina deve coinvolgere tutti i livelli territoriali, dovrebbe però vivere principalmente attraverso gli operatori locali, che curano il contatto con i turisti, e per opera di chi avrà i maggiori vantaggi dall'iniziativa. Molte aree alpine hanno già fatto propria l'idea fondando gruppi di lavoro locali in modo da utilizzare la Via Alpina come catalizzatore per l'elaborazione di strategie integrate di sviluppo: ad esempio nei Grigioni in Svizzera, nelle Alpi meridionali interconfinarie di Francia e Italia oppure nel triangolo retico, il punto d'incontro tra Liechtenstein, Svizzera e Austria.

Il progetto Via Alpina, quindi, non è solamente uno stimolo per fare una vacanza o passare il tempo libero in movimento, ma possiede anche un aspetto strategico politico-regionale e turistico-regionale, che serve soprattutto ad attirare l'attenzione e rafforzare le zone montane rurali economicamente deboli. Essa intende anche sottolineare l'importanza del turismo a contatto con la natura per queste aree. Lo strumento vincolante di diritto internazionale è rappresentato dalla Convenzione delle Alpi, che mette in evidenza in alcuni dei suoi Protocolli il particolare rapporto con l'ambiente rurale. Nell'articolo 6 del Protocollo Turismo viene postulato concretamente l'avviamento di una politica sostenibile, "che rafforzi la competitività di un turismo alpino a contatto con la natura, portando in tal modo un notevole contributo allo sviluppo socioeconomico del territorio alpino". Le Parti contraenti provvedono in modo che nelle zone turistiche più frequentate si stabilisca un rapporto equilibrato tra forme di turismo intensivo ed estensivo. In effetti nelle Alpi, nonostante la densa infrastruttura turistica, ci sono numerose località e comuni rimasti nell'ombra di uno sviluppo promettente. Si tratta soprattutto di molti piccoli comuni; secondo W. Bätzing (1993) dei circa 5.800 comuni alpini il 22,3 per cento appartengono alla catego-

>> Il villaggio alpinistico di Ginzling/Tirol in fondo alla Valle dello Ziller è il punto di partenza per una serie di escursioni di alta quota nel Parco Naturale delle Alpi dello Zillertal. Foto: Ortsvorstehung



ria con meno di 300 abitanti e il 54,4 per cento con meno di 1.000 abitanti. Spesso ci sono grandi differenze nello sviluppo di località geograficamente molto vicine.

Il club alpino austriaco (OeAV), stabilendo il tragitto della Via Alpina sul territorio austriaco, ha fatto particolare attenzione ad inserirvi piccole località economicamente deboli e aventi il carattere di villaggi alpinistici. Conviene soffermarsi su due villaggi esemplari e presentarli più da vicino: Ginzling (Alpi della Zillertal) e Vent (Alpi dell'Ötztal).

Ginzling si trova sul "sentiero rosso" nel tratto dell'Inntal tirolese che attraverso le Prealpi di Tux e le Alpi della Zillertal si dirige verso l'Alto Adige/Italia. La località di Zillertal con i suoi 370 abitanti circa si trova a 985 m sopra il livello del mare e stranamente fa parte di due comuni (Finkenberg, Mayrhofen). Ginzling era ed è la meta e la patria di grandi alpinisti; grandi sezioni dei club alpino tedesco come quelle di Berlino, Kassel, Würzburg, ecc. hanno qui nelle Alpi della Zillertal il loro centro di lavoro. Il rifugio "Berliner Hütte", importante base alpinista e da tempo eldorado della ricerca sui ghiacciai, ha festeggiato nel luglio del 2004 il suo 125° anniversario. Nel 1991 il crinale principale della Zillertal, con le sue valli che conducono nel mondo dei ghiacciai, è stato messo sotto protezione dal governo regionale tirolese e nel 2001 è stato dichiarato Parco Naturale di alta montagna delle Alpi della Zillertal. Ciononostante il numero dei pernottamenti a Ginzling continua a diminuire (estate 2003: 18.000 pernottamenti). Perciò, nel febbraio 2004, il consigliere regionale tirolese, signora Anna Hosp, responsabile della pianificazione territoriale e della protezione della natura, ha promesso un programma di investimenti, presentato dall'OeAV in cooperazione con la gestione del parco naturale allo scopo di promuovere Ginzling come villaggio alpinistico lungo la Via Alpina.

La località di **Vent** (1.893 m sopra il livello del mare) del centro turistico di Sölden si trova in mezzo alle Alpi dell'Ötztal sul "sentiero giallo" della Via Alpina. Vent con-

ta complessivamente 190 abitanti e, da lungo tempo, è il piccolo e grazioso villaggio alpinistico per antonomasia. Fatto confermato nel 1980 con un'azione pubblicitaria in cui si affermava di voler rimanere "il" villaggio alpinistico del Tirolo, con grande gioia degli amici della natura e delle montagne. Proprio da Vent, fra l'altro, Franz Senn, allora parroco della località, promosse la fondazione del club alpino tedesco perseguendo con fermezza la sua concezione di turismo a favore della popolazione montana che a quel tempo viveva in grande povertà. Oggi Vent è una delle località di alta montagna, divenute ormai sempre più rare, non ancora fagocitate dal turismo di massa, altamente tecnicizzato. Sebbene il numero dei pernottamenti – soprattutto anche nella stagione estiva (semestre estivo 2003: 43.000 pernottamenti) – sia rimasto stabile, si ripetono di tanto in tanto i tentativi di potenziare il turismo invernale e dei ghiacciai mediante impianti tecnici di grandi dimensioni. Ad essi si oppone la "zona tranquilla delle Alpi dell'Ötztal", costituita nel 1981 in base alla legge tirolese sulla protezione della natura. Inoltre questa area protetta è stata nominata nel 1995 zona "Natura 2000" con particolare accento sul patrimonio dei "ghiacciai" da proteggere. Perciò tutti gli sforzi sono ora volti a mantenere il suo attuale stadio di sviluppo e comprendono, oltre ad altre iniziative locali, soprattutto il rinnovato impegno del club alpino tedesco a favore della fondazione di una comunità dei sentieri dell'Inneres Ötztal per una manutenzione esemplare della vasta rete di sentieri montani, la riapertura di tutti i rifugi anche d'inverno, la riattivazione della tradizionale "Ötztaler Runde" (pista da sci d'alta quota) con possibilità di guadagno nella stagione invernale per le famiglie delle guide alpinistiche di Vent. Il DAV, l'OeAV e il club locale di Vent collaborano nel gruppo "Pro Vent".

Sono necessari molti piccoli passi per poter soddisfare le elevate esigenze internazionali poste ad un villaggio alpinistico ovvero ad una località tappa della Via Alpina. L'attuazione della Convenzione delle Alpi contribuisce notevolmente al raggiungimento di questo obiettivo nel Tirolo. Il prossimo passo consisterà nel costituire una re-

>> Circondato dalle Alpi dell'Ötztal, il villaggio alpino di Vent/Tirolo a 1.900 m sopra il livello del mare.

Foto: OeAV, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz



te dei villaggi alpinistici di tutte le Alpi sotto l'egida della Convenzione delle Alpi.

Dr. Nathalie Morelle, coordinatrice del progetto Via Alpina-International, Associazione Grande Traversée des Alpes

Mag. Peter Haßbacher, Direttore della divisione pianificazione territoriale/protezione della natura, Club alpino austriaco

www.via-alpina.org
www.alpenverein.or.at/naturschutz
www.naturpark-zillertal.at
www.ginzling.net
www.vent.at

Schweiz pur

Per la prima volta la Schweiz Tourismus ST, l'organizzazione turistica di marketing per la Svizzera, nella campagna Berge© ha focalizzato appositamente la sua pubblicità sul paesaggio quasi naturale. Con la campagna Schweiz pur, la ST ha fatto un ulteriore passo avanti sostenendo che si deve promuovere in particolare il turismo vicino alla natura.

L'obiettivo della campagna è quello incrementare il valore aggiunto proveniente dal turismo orientato alla natura e al paesaggio attraverso:

- il potenziamento delle esperienze a contatto con la natura e la cultura rurale in Svizzera
- la valorizzazione e il potenziamento del "marchio Svizzera" per associare più strettamente la Svizzera all'esperienza di una natura intatta, della cultura e del paesaggio
- un migliore sfruttamento delle infrastrutture turistiche d'estate, in particolare nelle regioni montane e nelle zone economicamente marginali
- l'incentivazione della sensibilità dei turisti per il valore e la pericolosità del paesaggio nonché per la necessità di eseguire lavori di protezione, mantenimento e rinnovamento dello stesso
- una maggiore cooperazione tra gli organizzatori regionali e i sostenitori della salvaguardia della natura
- un'impostazione sostenibile del turismo svizzero.

Una giuria di cinque esperti della tutela della natura e del settore turismo hanno scelto, all'inizio dell'estate 2004, le più esemplari offerte turistiche orientate alla natura, che, nell'agosto 2004 in occasione della premiazione, sono state presentate alla stampa e inserite successivamente in www.myswitzerland.com, il sito del turismo svizzero: le meraviglie naturali dell'Aletsch, le escursioni e le cure nel-

la riserva della biosfera dell'Entlebuch, i mondi acquatici del Göschenalp, Griesalp-Kiental – l'armonia con la natura, intorno al castagno di Malcantone, le escursioni nei parchi nazionali, il raro patrimonio botanico del Parc Juraissien Vaudois, il paesaggio rurale del Seeland, l'idromassaggio floreale a St. Antönien, il museo all'aperto nella Valle di Muggio, il paesaggio montano allo stato puro nella Vallée du Trient, Via Spluga.

Contatti: Schweiz Tourismus, Michael Keller
Tödistrasse 7, CH-8027 Zürich
Tel. ++41 (0)1 288 12 64
michael.keller@switzerland.com

oppure: Alpenbüro Netz GmbH, Jöri Schwärzel
Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers
Tel. ++41 (0) 81 420 22 55
graubuenden@alpenbuero.ch

Klein & Fein (Piccolo e bello)



Nell'ambito del progetto "Klein & Fein" il villeggiante trova anche paesaggi come questo in Val Lumnezia (valle della luce). Fonte: Alpenbüro Netz GmbH

"Graubünden Ferien" è l'associazione degli operatori turistici regionali che si prefigge di far conoscere il Cantone dei Grigioni in Svizzera e all'estero. Oltre alle località più grandi e conosciute come Davos, Arosa, St. Moritz nei Grigioni ci sono molte piccole località senza un'infrastruttura turistica supermoderna e altamente sviluppata: si tratta di villaggi piccoli, ma belli per trascorrere le ferie più lunghe dell'anno. "Graubünden Ferien" ha scoperto il potenziale insito in tali località che non rappresentano solamente l'aspetto marginale di una regione turistica, ma hanno un valore per sé – e anche un valore economico. I villeggianti stressati dalla vita cittadina possono ritirarsi qui e godersi la natura, l'autenticità dei luoghi e il riposo puro. Fino ad oggi è stata pubblicata una bellissima brochure di **Klein & Fein** (da ordinare mandando un messaggio a kuf@graubuenden.ch). Però essa rappresenta solamente il guscio dell'iniziativa. Nel nucleo essa si rivolge infatti ai turisti con senso di responsabilità ambientale per incitarli a partecipare attivamente al viaggio collettivo verso uno sviluppo sostenibile del turismo.

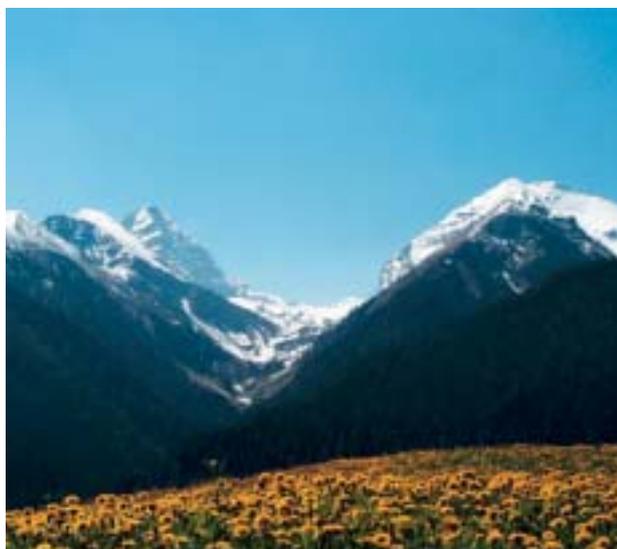
Contatti: Graubünden Ferien, Urs Wohler
Alexanderstrasse 24, CH-7001 Chur
Tel. ++41 (0)81 254 24 24
kuf@graubuenden.ch

oppure: Alpenbüro Netz GmbH, Stefan Forster
Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers
Tel. ++41 (0) 81 420 22 55
graubuenden@alpenbuero.ch

L'Alleanza nelle Alpi nella Valle di Albula

I comuni raccolti nella rete Alleanza nelle Alpi intendono instaurare in essi un'economia promettente per il futuro e uno sfruttamento sostenibile dell'ambiente in conformità con i principi della Convenzione delle Alpi. Il metodo adottato per raggiungere tale obiettivo è un'intensa cooperazione sia all'interno del rispettivo comune (partecipazione dei cittadini) sia tra i comuni della rete. Nel luglio 2004 erano 183 i comuni associati nell'Alleanza nelle Alpi (www.alpenallianz.org). Di essi nel solo Cantone dei Grigioni ce ne sono 24, tra i quali anche quelli della valle di Albula. Questa regione si estende lungo la ferrovia tra Chur e St.Moritz, sulla famosa linea di Albula della ferrovia retica. È una zona rurale, con caratteristiche turistiche. L'emigrazione minaccia l'esistenza della regione. Il giovanile e irrequieto presidente comunale di Alvaneu, Thomas Kollegger, ha riunito i comuni della valle nella rete Alleanza nella Valle di Albula, e ha portato la regione nella rete dei comuni Alleanza nelle Alpi allo scopo di controbattere energicamente la suddetta tendenza.

Con il supporto dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale, la direzione del progetto ha dato avvio ad Ansaina. Il progetto Ansaina – il cui nome nella lingua retoromancia significa segno – è un'iniziativa che ha lo scopo di sfruttare i potenziali della regione per avviarne la ripresa. I sostenitori del progetto intendono posizionare la valle di Albula come regione turistica focalizzata sulla natura e sul paesaggio. Elementi di attrazione sono l'acqua (idrovie e idrocure) nonché il turismo ferroviario (sentiero informativo, museo). Tuttavia Ansaina è anche il mar-



Nella valle di Albula la natura e il paesaggio rurale rappresentano i potenziali del futuro. Fonte: Thomas Kollegger

chio con il quale, ad esempio, gli agricoltori locali, più innovativi producono e vendono con successo i loro prodotti. Per gli abitanti della zona Ansaina è un segno di speranza contro lo spopolamento.

Alpenbüro Netz GmbH

Contatti: Verein Wasserweg Albulatal
Thomas Kollegger
CH-7492 Alvaneu Dorf
Tel. ++41 (0) 81 410 15 10
thomas.kollegger@bluewin.ch

oppure: Allianz in den Alpen Schweiz
Alpenbüro Netz GmbH, Karin Walder
CH-7220 Schiers
Tel. ++41 (0) 81 420 22 57
graubuenden@alpenbuero.ch

>> La Via Alpina in Slovenia affianca il Parco Nazionale del Tricorno. Foto: N. Morelle



Auditing delle zone sciistiche

Un contributo all'attuazione del Protocollo Turismo della Convenzione delle Alpi

Le Alpi con circa 50 milioni di villeggianti sono una delle zone a maggiore intensità turistica di tutto il mondo. Il turismo perciò è uno dei più importanti settori economici della regione alpina. Il turismo però comporta anche una lunga serie di effetti ambientali negativi, risultanti dalle necessarie infrastrutture, dal traffico, ecc.. Le conseguenze di tale impatto si notano in diversi punti delle Alpi. Ne è un esempio lo scioglimento dei ghiacciai causato dal cambiamento climatico, a cui il turismo contribuisce in misura notevole con le emissioni provocanti l'effetto serra, causate soprattutto dal traffico aereo. Negli ultimi decenni dei 76 ghiacciai delle Alpi 68 hanno già perso il 30 per cento della loro superficie e oltre il 50 per cento del loro volume. Questo fatto implica un aumento del limite d'innevamento ad oltre 1500 m – fattore importante soprattutto per il turismo connesso agli sport invernali – con la conseguenza che le piccole località sciistiche situate ad un'altitudine inferiore riescono a malapena a sfruttare le loro infrastrutture e perciò si tende a costruire nuovi impianti turistici in zone sempre più alte, finora rimaste quasi intatte. Vista tale situazione, per molte delle località turistiche assume sempre maggiore importanza il turismo estivo e con esso il mantenimento dell'integrità della natura e del paesaggio.

La fondazione del Liechtenstein "pro natura – pro ski" negli anni passati ha incentivato lo sviluppo di un auditing nelle zone sciistiche con l'obiettivo di valorizzare ecologicamente il paesaggio ad intenso sfruttamento turistico e quindi garantire le risorse turistiche a lungo termine. In effetti si tratta del mantenimento e dello sviluppo dell'estetica del paesaggio sia in zone abitate che disabitate, della promozione dei paesaggi rurali naturali e dello sviluppo di un turismo rispettoso delle risorse della natura.

La presente guida per la valorizzazione ecologica e per l'esecuzione di un audit nelle zone sciistiche rappresenta un sistema di gestione ambientale volontario riferito al paesaggio. L'audit si basa sul rilevamento di tutti i dati importanti relativi all'utilizzo delle zone sciistiche e all'esercizio di attività sportive, quindi ad esempio l'intensità di utilizzo delle piste, le capacità di trasporto degli skilift, gli impianti di accelerazione, l'utilizzo notturno delle zone sciistiche per spettacoli, ecc., l'utilizzo estivo, ad esempio per il mountain biking, l'utilizzo agricolo, ecc.. Altri dati rilevanti per l'audit sono quelli ambientali riguardanti i fattori: terreno, acqua, clima/aria, vegetazione, fauna e paesaggio. In base alle informazioni raccolte si identificano e definiscono poi gli obiettivi e le misure da adottare per valorizzare ecologicamente la zona sciistica



Le zone montane subiscono una notevole pressione da parte del turismo di massa. La Convenzione delle Alpi con il Protocollo "Turismo" punta su uno sviluppo turistico equilibrato. Fonte: OeAV, Fachabteilung Raumplanung-Naturschutz¹⁵⁾

soprattutto per quanto riguarda il terreno, il paesaggio e la protezione della natura. La procedura è simile a quella del processo EMAS (regolamento CE relativo al sistema comunitario di ecogestione e audit, 1993/2001). La fondazione "pro natura – pro ski" intende incentivare l'audit delle zone alpine come strumento volontario mediante un "good practice award".

Con l'approvazione del Protocollo Turismo nell'ambito della Convenzione delle Alpi gli Stati aderenti si sono impegnati ad operarsi per uno sviluppo turistico sostenibile e a supportare l'elaborazione di modelli, programmi di sviluppo e piani che servano a questo scopo, nonché ad incentivare i progetti che rispettano il paesaggio e l'ambiente. L'applicazione dell'audit nelle zone sciistiche di tutto il territorio alpino costituirebbe un contributo all'attuazione degli obblighi assunti con la Convenzione delle Alpi. Finora è stato sperimentato in una zona sciistica austriaca, in una svizzera e in una del Liechtenstein. Nell'ambito della Convenzione delle Alpi si intendono avviare altri esperimenti pilota per poi analizzare le esperienze fatte. L'obiettivo è quello di riuscire ad estendere l'applicazione volontaria dell'audit su tutto l'arco alpino. A questo proposito è chiaro che lo strumento avrà successo se i gestori degli impianti sciistici vedono i vantaggi ad esso connessi.

I potenziali vantaggi per i gestori sono stati individuati soprattutto nel campo della competitività, dell'abbassamento dei costi, della riduzione dei rischi e del miglioramento dell'organizzazione. La sensibilità dei turisti per una natura e un paesaggio intatti è notevolmente aumentata negli ultimi anni, come confermano i sondaggi sul tema. Anche quando si tratta di decidere il luogo di svolgimento di grandi manifestazioni sportive si valutano le località anche in base alla loro situazione ambientale e alla protezione della natura. Il Comitato olimpionico internazionale ha addirittura dichiarato che la tutela

¹⁵⁾ Associazione alpina austriaca, reparto pianificazione territoriale/protezione della natura

ambientale è la terza colonna dell'idea olimpica. E anche la Federazione Internazionale Sci presta crescente attenzione a queste questioni. Inoltre la procedura di audit per le zone sciistiche è pure un'opportunità per abbassare i costi della procedura di autorizzazione potendo servirsi di una serie di dati già rilevati per l'audit. Si possono pure evitare costosi lavori di risanamento in caso di danni con conseguenze per le superfici. Infine applicando le procedure di gestione ambientale si è notato frequentemente che tali misure hanno pure l'effetto di aumentare la motivazione e l'identificazione dei dipendenti con il loro lavoro.

**Ufficio foreste, natura e paesaggio del Principato di Liechtenstein
Ministero federale tedesco dell'ambiente, protezione della natura
e sicurezza nucleare, Germania**

Indirizzo per ordinare la guida:

pro natura pro ski
Postfach 885
FL- 9490 Vaduz
Principato di Liechtenstein

Promozione dello sviluppo sostenibile nel Comune di Kranjska Gora alla luce delle disposizioni della Convenzione delle Alpi

Nella consapevolezza che le Alpi rappresentano un ambiente di vita ed un'area economica specifica, varia e nello stesso tempo vulnerabile, il Comune di Kranjska Gora si adopera per lo sviluppo sostenibile del suo territorio, compreso nell'area più vasta, tenendo conto delle disposizioni della Convenzione delle Alpi.



Il famoso trampolino di salto con gli sci di Planica d'estate. Fonte: Turistčno društvo Rateče-Planica¹⁶⁾

Come esempio di best practice vorremmo presentare due progetti che sono stati oggetto di finanziamenti internazionali e cioè la costruzione della rete fognaria e la costruzione di una pista ciclabile da Kranjska Gora a Gozd Martuljek.

Rete fognaria

Il Comune di Kranjska Gora era consapevole della necessità di costruire un sistema di fognatura e di depurazione delle acque di scarico, tanto che aveva provveduto ad inserire la problematica in questione nei propri piani di sviluppo elaborando nel contempo vari studi e prospettando soluzioni di massima per la costruzione del sistema fognario pubblico.

Il comune si è candidato a vari bandi ottenendo dal Ministero per l'ambiente ed il territorio un contributo a fondo perduto pari al 10% del valore dell'investimento nella sua prima fase.

In seguito il Comune ha provveduto ad attuare il procedimento per la consegna della concessione.

Il progetto è stato finanziato come segue:

- con il finanziamento del concessionario che aveva ottenuto un credito dalla Banca Europea per gli investimenti
- con finanziamenti comunali, ottenuti dal capitolo degli allacciamenti
- con finanziamenti a fondo perduto concessi dall'UE nell'ambito del Phare LSIF.

I lavori si sono conclusi nella prima metà del 2002.

L'effetto positivo dell'investimento è stato immediato: con l'avviamento della rete fognaria le acque di scarico vengono convogliate in maniera controllata nell'impianto centrale di depurazione di Tabre ponendo fine all'inquinamento delle acque sotterranee e delle acque di superficie. La crescita della qualità delle acque superficiali è stata dimostrata anche dal test (test cipolla) che il Comune ha commissionato nel primo semestre di quest'anno.

La purezza delle acque migliora certamente la qualità della vita della popolazione residente, ma anche degli ospiti della regione turistica di Kranjska Gora.

¹⁶⁾ Ufficio turistico di Ratece-Planica

Pista ciclabile

La principale risorsa economica del comune è rappresentata dal turismo. A questo proposito il comune di Kranjska Gora ha adottato la propria Strategia per lo sviluppo del turismo definendone come obiettivo principale lo sviluppo sostenibile e uno sviluppo turistico eco-compatibile basato su prodotti rispettosi dell'ambiente come ad es. l'ecoturismo, le soluzioni eco-compatibili per i trasporti, il passaggio al trasporto pubblico ed il rispetto del principio del futuro che prevede uno sviluppo compatibile che non pregiudichi lo sviluppo delle generazioni future per favorire quelle presenti.

Le attuali tendenze turistiche richiedono novità e prodotti nuovi che vanno soprattutto verso il godimento più attivo del proprio tempo libero. Il ciclismo sta quindi diventando una forma sempre più seguita di ricreazione, soprattutto nella sua specialità del mountain bike, è una forma di ricreazione anche a carattere familiare (trascorrere in maniera attiva il proprio tempo libero in famiglia e con i figli) che sta diventando un prodotto turistico nuovo. Da qui anche la necessità di disporre di piste ciclabili sicure in un'area a prevalente indirizzo turistico.

Il comune di Kranjska Gora è un comune di confine attiguo al comune di Arnoldstein in Austria e di Tarvisio in Italia. Tutto il territorio è attraversato da un tracciato ferroviario dismesso della lunghezza di 28 km che scorre lungo la valle superiore del fiume Sava e prosegue verso l'Italia. Una parte del tracciato tra Kranjska Gora e Rateče ha lo status di strada locale, usata per accedere alle particelle agricole ed alla pista di sci di Podkoren, ma che durante l'estate è stata adottata dai ciclisti diventando una vera e propria pista ciclabile. Anche il tracciato ferroviario dismesso offriva la possibilità di farne un uso ciclabile. Il tracciato è sufficientemente ampio, i terrapieni sono solidi, gli incroci risultano sicuri, la sistemazione quindi non richiedeva grandi investimenti.

Il comune di Kranjska Gora ha sottoscritto nel 1995 un Protocollo di collaborazione con i comuni confinanti di Tarvisio e di Arnoldstein inserendo tra gli obiettivi prioritari anche la costruzione di una pista ciclabile internazionale. La pista ciclabile che attraversa il territorio di Kranjska Gora e continua al di là del confine in Italia è quindi un tipico progetto di collaborazione transfrontaliera.

Nell'ambito del progetto internazionale "Piste ciclabili delle tre regioni", inserito nel 1998 nel programma PHARE CROSS BORDER COOPERATION Slovenia-Austria, è stato invece concepito il collegamento ciclabile che va dal valico di Rateče, attraversa Kranjska Gora, Gozd Martuljek e Mojstrana fino a Hrušica.

La pista ciclabile da Rateče a Gozd Martuljek, che rappresenta la prima fase, è parte della pista ciclabile a lunga distanza e della rete ciclabile della lunghezza di 14 km. Dal programma PHARE CBC Austria-Slovenia abbiamo ottenuto 400.000 €, quindi il 75% del valore dell'investimento, mentre il 25% è stato stanziato dal M.A. - Direzione della Repubblica di Slovenia per le strade - e dal Comune di Kranjska Gora. Nel frattempo sono stati redatti i progetti per la II fase da Gozd Martuljek a Mojstrana.

Sono inclusi nel progetto la sistemazione delle strade che vengono usate sin d'ora dai ciclisti, la sistemazione delle indicazioni stradali e degli attraversamenti della strada statale e di altre strade, il collegamento con la rete internazionale delle piste ciclabili. Uno degli obiettivi del progetto è la presentazione del ciclismo come prodotto turistico, come nuova forma di ricreazione compatibile con l'ambiente, ma anche il miglioramento delle infrastrutture lungo la pista stessa e nei villaggi che attraversa. Un altro obiettivo altrettanto importante riguarda la riduzione dell'inquinamento prodotto dal traffico automobilistico e il miglioramento dell'accessibilità ai punti turistici di richiamo raggiungibili in bicicletta o a piedi. Va inoltre assicurata un'adeguata sicurezza del traffico. Nei mesi invernali le piste ciclabili fungono da piste da sci di fondo, da sentieri per le passeggiate e per il trasporto con i cavalli.



Raduno annuale per l'amicizia fra i popoli nel punto d'incontro dei tre paesi Austria, Italia e Slovenia. Fonte: Turistčno društvo Rateče-Planica¹⁷⁾

La pista ciclabile si situa in un ambiente naturale, è completamente asfaltata e separata dal traffico motorizzato e dotata di aree da riposo. È interessante che la pista ciclabile attraversi anche alcuni villaggi, lambisca obiettivi turistici interessanti, monumenti naturali e culturali nonché luoghi di ristoro. La crescita del traffico ciclistico sviluppa altre offerte indotte: ciclonoleggio, riparazioni,

¹⁷⁾ Ufficio turistico di Ratece-Planica

vendita di biciclette ed attrezzature, collegamenti con le linee dei pullman e delle ferrovie (Jesenice – Villaco).

Il progetto produce i seguenti effetti diretti:

- decongestionamento del traffico sulla strada regionale con una maggiore sicurezza del traffico stesso;
- sistemazione dei centri dei villaggi ed introduzione di passaggi ciclabili e pedonali (Kranjska Gora, Rateče);
- accesso in bicicletta alle mete turistiche;
- pista ciclabile a lunga distanza – verso Tarvisio – pendenze adatte per escursioni familiari.

Impatto dell'infrastruttura sul turismo

Come già detto in precedenza, lo sviluppo del ciclismo produce anche uno sviluppo delle attività indotte, serve quindi da stimolo per le iniziative imprenditoriali ed integrative nelle zone rurali. La pista ciclabile è tracciata in modo da attraversare i villaggi con la conseguente crescita degli affari nei negozi di articoli sportivi e in quelli specializzati nel ciclismo. Ci attendiamo quindi anche una nuova struttura dei turisti. È importante anche l'adeguamento dell'offerta turistica e la conquista di nicchie di mercato.

Ambedue i progetti rappresentano dei buoni esempi di implementazione della Convenzione delle Alpi e dei suoi Protocolli incentrandosi sui principi della prevenzione, del mantenimento di buone condizioni di vita della popolazione autoctona, dello sviluppo economico, dell'uso parsimonioso e razionale del territorio e della limitazione delle emissioni secondo i principi del traffico sostenibile.

Comune di Kranjska Gora, Slovenia

POPOLAZIONE E CULTURA

Popolazione e cultura nelle Alpi

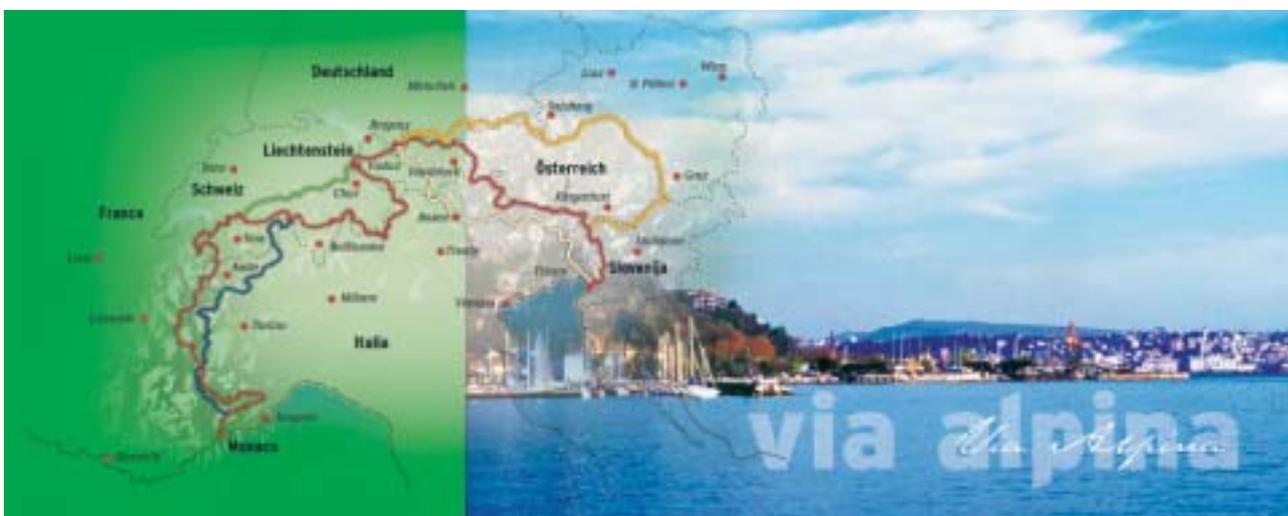
Sebbene il protocollo “Popolazione e cultura” fosse stato previsto fin dall’inizio della Convenzione delle Alpi, il suo approntamento dura più a lungo degli altri. Questo dato di fatto è forse l’espressione delle difficoltà proprie di un tema complesso e sensibile? Oppure è un segno indicatore della titubanza del promotore del progetto nell’affrontare un tema che meno degli altri è caratterizzato da una preoccupazione ambientale? Tuttavia si ritiene ormai acquisito che non esista uno sviluppo sostenibile senza implicazioni sociali e culturali. Inoltre è altrettanto acquisito che l’ambiente alpino non deve le sue qualità solamente alle sue componenti selvatiche, ma anche al suo patrimonio culturale, alle pratiche quotidiane del mondo agricolo e forestale nonché ai legami simbolici che uniscono gli abitanti al paesaggio e all’ambiente che li circondano. Occuparsi delle Alpi al giorno d’oggi e in futuro significa prestare grandissima attenzione alla situazione demografica, sociale e culturale, ma anche, alla fine, a quella politica dei suoi singoli territori.

Uno sconvolgimento demografico inedito

Negli ultimi 150 anni gli insediamenti umani delle Alpi hanno subito un cambiamento profondo che per importanza supera tutto quello che è avvenuto dopo il ritorno dell’uomo in una catena montuosa liberatasi tardi dai ghiacci. Dalla metà del XIX secolo la popolazione recensita nell’area riguardante la Convenzione delle Alpi è più che raddoppiata: infatti è passata da 7 a oltre 14 milioni di abitanti. Questo ritmo di crescita, senza equivalenti nelle epoche precedenti, è paragonabile a quanto osservato in tutti i paesi interessati.

Ma il fenomeno si rivela molto discordante quando si entra nei dettagli: la popolazione urbana è cresciuta ovunque più rapidamente di quella rurale grazie soprattutto al forte aumento dell’occupazione: oltre due terzi dei posti di lavoro nel territorio alpino si trovano oggi nelle aree urbane; il miglioramento delle infrastrutture stradali nell’arco alpino e l’adozione di un nuovo comportamento residenziale hanno causato una crescita urbana estesa ben oltre i limiti delle città del XIX secolo. Oggi esistono comuni cosiddetti periurbani, situati a 5, 10 o addirittura a 50 km di distanza dai grandi centri urbani, che hanno avuto i tassi di crescita più spettacolari; i numerosi comuni rurali, che soprattutto in Francia, in Piemonte e nel Canton Ticino avevano perso tra il 1870 e il 1945 una porzione molto considerevole della loro popolazione, hanno conosciuto uno spettacolare rivoltamento demografico. Invece i comuni rurali di Lombardia, Veneto, Stiria, Carinzia e Slovenia, che una volta avevano ben resistito all’esodo rurale, oggi registrano tassi di crescita molto modesti o addirittura negativi, se tali comuni rurali non si trovano nell’orbita delle grandi città perialpine. Le regioni alpine perciò non hanno avuto una storia demografica omogenea: si possono distinguere infatti fino a 17 tipi di comportamento nella cronologia delle evoluzioni demografiche (Bätzing). Anche se i meccanismi sono nel complesso piuttosto simili nell’arco alpino – il ruolo crescente delle città principali intraalpine e delle metropoli perialpine nella distribuzione della popolazione, il crescente influsso delle risorse turistiche sulla ripartizione degli abitanti – le loro ripercussioni però sono molto diverse a seconda della situazione e dell’accessibilità dei comuni da una parte e a seconda del tipo di risorse e di attività di cui dispongono dall’altra.

>> La città portuale di Trieste affacciata sull’Adriatico è il traguardo finale della Via Alpina. Foto: N. Morelle



Sfide in termini di equità sociale e territoriale

Questa fortissima differenziazione del comportamento demografico dei comuni alpini e delle regioni alpine ha una prima conseguenza in termini di equità sociale e territoriale.

Nelle aree, che continuano a perdere abitanti, come il Piemonte e la parte orientale della catena alpina, e in quelle in cui la densità demografica è molto bassa a causa di un esodo rallentato di lunga data o ad un'inversione di tendenza in corso da troppo poco tempo, come ad esempio nelle Alpi provenzali, le città e le regioni (länder, province, cantoni, ecc.) hanno difficoltà o esitano a mantenere un soddisfacente livello dei servizi pubblici: in tutte queste zone alpine spopolate si è posta in tempi recenti la questione di mantenere gli sportelli postali, le scuole e i servizi sanitari nelle vicinanze; in diversi punti ci sono intere vallate o piccoli centri che lottano per il mantenimento di un ospedale pubblico, come a La Mure in Francia, oppure di un collegamento ferroviario o di autobus. A loro volta le imprese che gestiscono un numero ancora più importante di servizi privati, in generale esitano a insediarsi ed equipaggiare quelle regioni in cui gli investimenti sembrano costosi in rapporto al numero dei potenziali clienti: ad esempio gli operatori di telefonia mobile si sono insediati prioritariamente in zone urbane e nei principali centri turistici prima di preoccuparsi, finora sotto la pressione dei pubblici poteri, delle zone rurali scarsamente popolate. Tale contrasto tra le zone urbane e le zone a bassa densità demografica è tanto più evidente se si osserva che le economie delle principali città alpine e perialpine, come Milano, Monaco di Baviera, Verona, Grenoble o Ginevra, hanno dato prova di un notevole dinamismo dopo la seconda guerra mondiale.

Viste tali condizioni, le popolazioni alpine dispongono di risorse distribuite in modo molto ineguale in fatto di accesso ai servizi e al lavoro. La scarsa qualità dei servizi sanitari e dell'istruzione scolastica e universitaria, l'offerta più limitata di posti di lavoro nelle zone rurali rispetto alle aree urbane continuano a penalizzare le prime e ad incrementare l'attrattiva delle seconde. Una parte delle Alpi continua a subire gli effetti di un brain drain e, più in generale, di parte delle generazioni più giovani e meglio istruite, il che penalizza tali aree in materia di diversità sociale e prospettive di sviluppo economico. Infatti, contrariamente alle speranze scaturite dalla rivoluzione delle cosiddette nuove tecnologie dell'informazione, la tele-scuola e il telelavoro non hanno mantenuto tutte le loro promesse.

Sfide in termini di legami sociali

Il mescolamento molto accentuato delle popolazioni alpine e neoalpine, iniziato mezzo secolo fa, ha avuto ugualmente importanti conseguenze dal punto di vista dell'organizzazione delle società locali. Le comunità tradizionali erano caratterizzate per lungo tempo da fortis-

simi legami sociali, che si esprimevano soprattutto nell'organizzazione collettiva del lavoro quotidiano e nelle pratiche religiose. Sottoposte ai movimenti contrastanti dello spopolamento e del ripopolamento, queste comunità sono riuscite più o meno bene a mantenere questo robusto legame sociale. Lì dove l'esodo rurale è stato più radicale, si è potuto assistere a forme spettacolari di dissoluzione dello stesso; l'arrivo di nuovi abitanti, talvolta senza radici locali e quindi senza legami con le vecchie generazioni, ha portato a giustapposizioni che rendono difficile la ricostituzione di vere e proprie comunità locali. Una conseguenza è il numero particolarmente rilevante di persone isolate tra gli abitanti più anziani, talvolta con tendenza al suicidio. I comuni turistici più importanti hanno visto pure l'arrivo di nuovi abitanti, talvolta stranieri, che non sono sempre in grado o non sono interessati ad integrarsi nella rete delle famiglie da tempo lì residenti. Ne risulta ad esempio un tasso talvolta elevato di dipendenze tra i lavoratori stagionali del settore turistico. Infine, nelle grandi zone periurbane, l'arrivo di un gran numero di nuovi residenti causa problemi simili – in particolare quello dell'inserimento sociale – e specifici, ad esempio, l'accentuata concorrenza principalmente nel campo delle risorse fondiari: l'aumento dei prezzi dei terreni e delle abitazioni rende sempre più difficile l'accesso a questo mercato per la popolazione tradizionale.

Speranze e limiti di una ricostruzione dell'identità

Perciò le popolazioni alpine nella varietà delle loro situazioni sociali e demografiche sono soggette ad una doppia sfida per quanto riguarda la conservazione o la ricostruzione delle società locali: da una parte il consolidamento o la ricostruzione dei legami d'identità, dall'altra la ricreazione o la reinvenzione di sistemi economici efficienti.

Ormai da lungo tempo, le Alpi, contrassegnate dalla grandissima diversità delle loro culture linguistiche, specifiche e nazionali, sono l'oggetto di un'immagine omogeneizzante, creata dai ceti elitari delle società europee e largamente diffusa attraverso la letteratura popolare. Tale immagine è la stessa che ha dato origine alle pratiche turistiche e a certe migrazioni durevoli da essa scaturite: nuovi lavoratori e nuovi residenti delle località turistiche, popolazioni periurbane delle grandi metropoli perialpine. Tale immagine forzosamente imposta alle comunità alpine che l'hanno adottata più o meno prontamente e le hanno costrette a rivedere i rapporti tra questa raffigurazione esogena e le loro singolarità intrinseche. La tensione tra le culture tramandate e l'identità introdotta dall'esterno è stata vissuta in modo molto differenziato a seconda del contesto in cui si è verificata: nelle regioni con una tradizione turistica più antica (Svizzera centrale, Vallese, Alta Savoia, Tirolo e Alto Adige, ecc.) le comunità locali hanno beneficiato spesso del necessario tempo e della continuità delle generazioni per mantenere le loro identità combinando le caratteristiche del loro patrimo-

nio culturale con le immagini dei turisti, e di sovente sono riuscite a gestire queste ultime in modo da trasformarle in risorse culturali e d'identità (musei della storia del turismo locale, neofolclore, ecc.); al contrario, nei luoghi in cui si è verificata una dissoluzione molto avanzata delle società tradizionali o dove l'avvento dell'industria turistica e della cultura urbana è stato rapido, l'amalgamazione ha avuto più difficoltà a realizzarsi, se non è addirittura del tutto fallita: ad esempio, l'irruzione improvvisa del turismo nella regione della Tarentaise (Francia) negli anni Settanta e la rapida urbanizzazione nei dintorni di Ginevra o Milano sono state le fonti momentanee o durevoli di conflitti economici e culturali.



Mercato tradizionale che si svolge ogni settimana a Oberstdaufen (Baviera).
Fonte: Il comune di Oberstdaufen

Al giorno d'oggi si può ritenere che le ricostruzioni sociali e culturali più evidenti e più durature sono sostenute dall'esistenza di sistemi economici locali efficienti, in grado di inserirsi nell'economia commerciale attuale e in equilibri ambientali ancora instabili. Certe aree urbane, come Grenoble o Annecy in Francia, dimostrano che sistemi di produzione molto moderni e società locali, molto urbanizzate, intensamente impregnate di cultura sportiva ed ecologica, sono capaci di generare nuove identità alpine associando pratiche cittadine alla gestione delle risorse montane. Le aree rurali, come la Großes Walsertal nella regione austriaca del Vorarlberg, hanno inventato nuovi modelli di sviluppo affiancando un miglioramento delle condizioni di vita dei loro abitanti e dei sistemi di produzione agro-turistica ad una gestione ragionata delle risorse ambientali. Infine, gli agricoltori e gli allevatori di numerose regioni alpine sono riusciti a modificare le condizioni di produzione e commercializzazione valorizzando le qualità del paesaggio, dell'ambiente e del know-how per sviluppare prodotti originari, che a loro volta sono pure portatori di un'identità collettiva e di equilibri ecologici. In tutti questi casi l'equilibrio territoriale, scaturito da un nuovo equilibrio economico, socio-culturale e ambientale, appare come la condizione e il segno di una ristrutturazione ben riuscita.

L'importanza delle opzioni politiche locali, regionali e internazionali

Questa varietà di situazioni talvolta promettenti, attesta l'importanza delle opzioni politiche su cui si basano: l'insorgenza di nuove società locali esige dagli attori locali che tengano conto di molteplici fattori – le immagini esogene, nonché le identità locali, i movimenti migratori e la diversità dei percorsi individuali, la competitività dei prodotti e dei servizi economici e la conservazione delle qualità ambientali – nell'ambito dei progetti politici locali, necessariamente innovativi. Di contro, i tentativi di rinchiudersi nella propria identità, costituenti il substrato di quel campanilismo esacerbato e di quell'esclusione, sotto i quali sembrano soccombere certe regioni per effetto di movimenti populistici e reazionari, rappresentano una strada a fondo cieco di fronte alle sfide del mondo moderno e all'integrazione nella società e nell'economia europee. Infine la mobilitazione degli attori locali innovativi in progetti politici di maggiore respiro per l'intero arco alpino, nell'ambito o ai margini della Convenzione delle Alpi, rappresenta un livello d'organizzazione utile per la promozione di tali modelli di sviluppo e per l'integrazione sociale nelle istituzioni nazionali e comunitarie. Questa è la strada che sembra intraprendere questa generazione di reti di comuni, di associazioni di città e regioni, che può anticipare una nuova identità alpina con un carattere allo stesso tempo culturale per le sue fondamenta, economico per la sua efficienza e politico per le sue ambizioni.

Prof. Bernard Debarbieux, Università di Ginevra

Pianificazione locale partecipativa

In Svizzera ogni comune ha l'obbligo di stabilire i principi della pianificazione territoriale in modo da indicare il futuro sviluppo della relativa località. E, secondo l'usanza svizzera della democrazia diretta, il popolo ha l'ultima parola. La partecipazione popolare mira più in alto. Vuole che i cittadini dei comuni siano coinvolti attivamente nel processo di pianificazione. Questo è il principio modello che l'Ufficio della pianificazione territoriale del Cantone dei Grigioni intende applicare con più frequenza nel futuro. Infatti il risultato di una pianificazione locale partecipativa è più confacente alle necessità locali e comporta una maggiore accettazione delle iniziative da parte della popolazione. In tal modo si intende soprattutto avviare anche uno sviluppo promettente per il futuro, quindi da una parte un collegamento con l'Agenda 21 locale, dall'altra utilizzando gli strumenti tecnici della pianificazione territoriale. I comuni pilota della pianificazione locale partecipativa sono Castasegna in Val Bregaglia e Sur sul Passo Julier (Pass da Gùglia).

L'esempio di Sur

Sur è un villaggio di 100 abitanti nell'Oberhalbstein (Surses). Qui passano i turisti in macchina provenienti da Zurigo con destinazione St. Moritz. Sur lotta per il suo futuro: la popolazione è molto anziana, i mezzi finanziari mancano. Però Sur si fa coraggio perché nel suo territorio comunale c'è anche il famoso idillio naturale dell'Alp Flix. E ha delle famiglie giovani che lottano per il futuro. La pianificazione locale partecipativa è iniziata nel 2003 con una conferenza del futuro che ha generato le seguenti idee e progetti:

- creazione di un centro informazioni per il progettato parco naturale di Ela e per l'Alp Flix
- costruzione di una casa di riposo per le ferie degli anziani
- messa a disposizione di appezzamenti di terreno economici per promuovere l'edilizia abitativa.

Grazie alla pianificazione urbanistica e ai miglioramenti attuali (congiungimento di proprietà terriere e urbanizzazione) ora si possono mettere a disposizione dei fondi edificabili. I progetti sono audaci, e hanno già raggiunto una certa maturità. Ma la strada da percorrere per la loro realizzazione, soprattutto dell'idea geniale della "casa di riposo delle vacanze", è ancora lunga. Però Sur affronta il futuro, e lo fa proprio nel senso della Convenzione delle Alpi.

Alpenbüro Netz GmbH

Contatti: Amt für Raumplanung, Cla Semadeni
Grabenstrasse 1, CH-7001 Chur
Tel. ++41 (0)81 257 23 241
cla.semadeni@arp.gr.ch

oppure: Alpenbüro Netz GmbH, Karin Walder
Dorfstrasse 150, CH-7220 Schiers
Tel. ++41 (0) 81 420 22 57
graubuenden@alpenbuero.ch

Formazione di guide turistiche transfrontaliere della natura e del paesaggio rurale nell'Euregio

La regione dell'Euregio Zugspitze-Wetterstein-Karwendel è caratterizzata da un paesaggio molteplice e vario e da stretti rapporti storico-culturali tra i suoi abitanti bavaresi e tirolesi. Il turismo avanzato causa inoltre un massiccio sfruttamento di numerose zone di questa regione a tale scopo.

Le guide turistiche della natura e del paesaggio fanno apprezzare ai villeggianti dei nostri tempi il fascino della natura e del paesaggio rurale sia delle regioni del loro paese sia pure di quelle transfrontaliere in Europa. In tal modo ne sottolineano il valore promuovendo allo stesso tempo la comprensione per i pericoli insiti nelle zone rurali. In qualità di partner competenti di associazioni turistiche con le loro visite guidate delle bellezze naturali e paesaggistiche propongono un'altra attività per il tempo libero, rispettosa della natura e del paesaggio.



Analisi vicino all'acqua e nell'acqua, con contenitori con lente d'ingrandimento e microscopi si osserva da vicino la ricca fauna di un torrente montano.
Fonte: Ländliches Fortbildungsinstitut Tirol¹⁸⁾

Il programma di qualificazione "Formazione e aggiornamento di guide turistiche della natura e del paesaggio rurale" fornisce un importante contributo allo sviluppo e al potenziamento economico della zona non solamente perché offre un'attività turistica supplementare che si svolge nel pieno rispetto della natura e del paesaggio, ma anche perché fornisce pure alla popolazione locale nuove potenziali fonti di reddito.

La valorizzazione della natura e del paesaggio rurale locale non solamente sensibilizza la coscienza dell'habitat nazionale, ma, superando anche tutti i confini, sottolinea l'identità culturale comune tipica di una regione transfrontaliera.

Egregio Zugspitze-Wetterstein-Karwendel

Contatto:
Euregio Zugspitze-Wetterstein-Karwendel
Geschäftsstelle: Peter Keller,
Bahnhofstr. 16, D-82467 Garmisch-Partenkirchen
Tel. ++49 (0) 8821 969-044
keller@euregio-zwk.org

¹⁸⁾ Istituto per la formazione rurale del Tirolo

Teleriscaldamento a biomassa legnosa a Preddvor

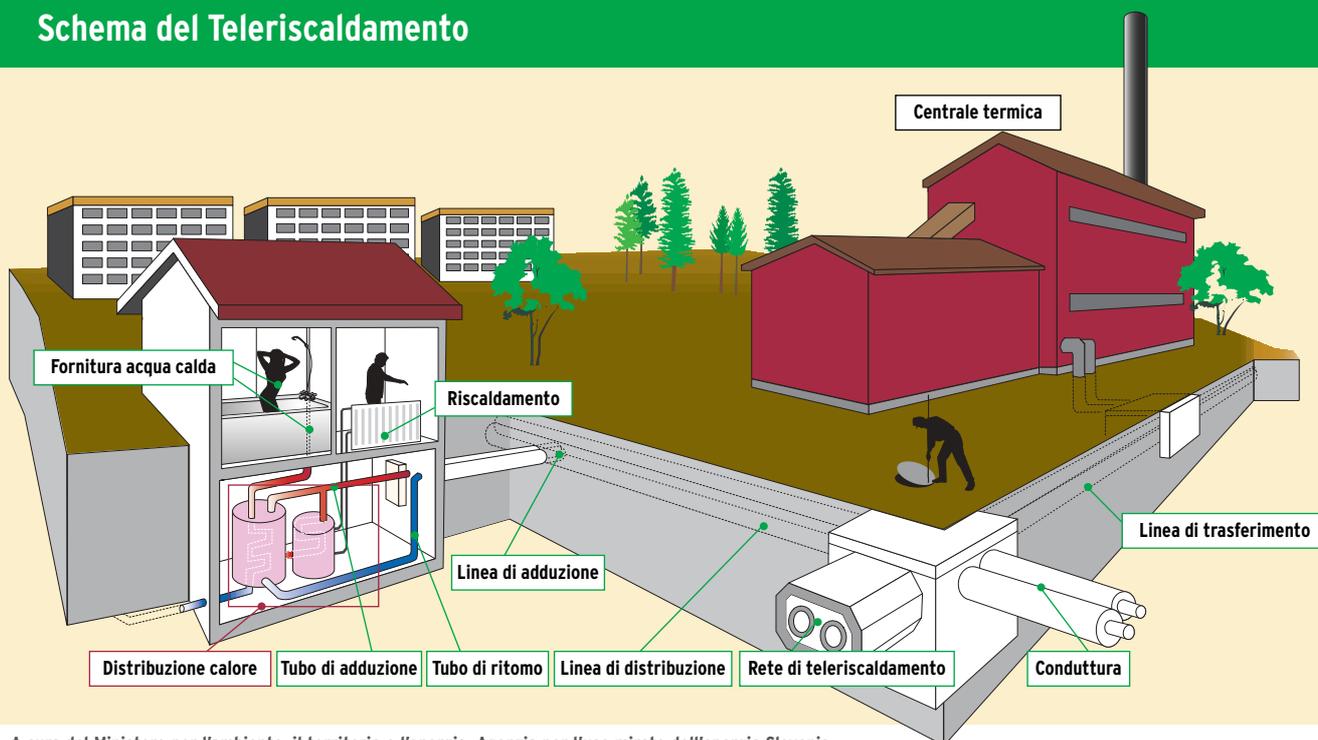
La Slovenia si sforza di creare condizioni energetiche tali da permettere uno sviluppo sostenibile limitando gli impatti che devono rispettare i limiti imposti dal territorio alpino. Nel consumo energetico primario rileviamo oggi in Slovenia un 9% di fonti energetiche rinnovabili i cui potenziali potrebbero crescere in futuro in maniera considerevole. Si prospetta soprattutto un uso maggiore della biomassa, dell'energia solare ed anche di quella eolica. Tutto ciò consentirà alla Slovenia di ottenere realisticamente, in conformità al protocollo di Kyoto, una riduzione dell'8% delle emissioni di gas serra. La determinazione della Slovenia a raggiungere questo obiettivo è definita nel Programma energetico nazionale e nei programmi operativi, che sono in fase di elaborazione, per l'uso delle singole fonti energetiche rinnovabili. Per l'attuazione di tali programmi sono già previsti nel bilancio, ed in futuro dovrebbero diventare anche più consistenti, degli incentivi ed altri provvedimenti come ad es. la disposizione relativa alla formazione dei prezzi d'acquisto dell'energia elettrica da produttori qualificati.

ma proviene dall'impianto industriale vicino e da altre località della zona.

L'impianto di base del sistema di teleriscaldamento è costituito da una caldaia da 2,5 MW a biomassa legnosa. Come caldaia di riserva e per fronteggiare i picchi si usa una caldaia da 4 MW a gasolio da riscaldamento extra leggero. Tutto il sistema viene visualizzato ed interamente gestito da un computer dotato di un software apposito. Per l'approvvigionamento di energia termica del comune sono stati posati 7000 metri lineari di tubi preisolati che, attraverso stazioni termiche compatte collegano al sistema 212 edifici. Anche il funzionamento complessivo della rete, comprese le stazioni termiche, è del tutto automatizzato ed ottimizzato e totalmente compatibile con il funzionamento automatico della caldaia. La compatibilità in questione, unica in questa parte d'Europa, permette l'ulteriore ottimizzazione dinamica di tutto il sistema per un funzionamento ottimale ai prezzi più bassi possibili.

L'investimento totale ha un valore di 3.892.000 euro. La maggior parte dell'investimento riguarda la caldaia ed i suoi accessori (30%), il 22% si riferisce alla rete di distri-

Schema del Teleriscaldamento



A cura del Ministero per l'ambiente, il territorio e l'energia, Agenzia per l'uso mirato dell'energia Slovenia

Preddvor è un insediamento compatto, circondato da boschi, che per la presenza di un'industria del legno risulta particolarmente adatto per il riscaldamento a biomassa. Il teleriscaldamento sostituisce più di 200 utenze individuali che venivano alimentate per lo più dal gasolio per riscaldamento. Il combustibile è costituito per la maggior parte da tondelli, granulati e cortecce ad un livello relativamente elevato di umidità consentita. La materia pri-

buzione del calore ed il 23% dell'investimento ricade sulle stazioni termiche e sul telecontrollo. L'approccio corretto alla realizzazione del progetto ed il rispetto degli standard ambientali moderni nella progettazione sono stati la condizione per poter acquisire le sovvenzioni dal programma transfrontaliero PHARE e dal bilancio sloveno che hanno permesso la realizzazione del progetto. I finanziamenti a fondo perduto (il 60% dell'investimento to-

tale) nella fase di costruzione del sistema permettono l'abbassamento dei costi dell'energia termica rispetto all'uso individuale dei combustibili fossili, ma assicurano soprattutto una stabilità a lungo termine dato che la biomassa rappresenta una fonte locale e non è quindi sottoposta agli sbalzi del mercato mondiale dei prodotti petroliferi. L'inserimento di capitali privati nella società che curerà l'approvvigionamento energetico a livello locale, sarà un'ulteriore fonte di garanzia per l'efficienza e l'economicità delle soluzioni da adottare per un approvvigionamento energetico sicuro e qualitativamente adeguato.

Il sistema di teleriscaldamento ha sostituito per gli abitanti di Preddvor il consumo di 840.000 l di gasolio riducendo le emissioni di CO₂ di 2.130 t annue e quelle di CO di 37 t annue. Oltre all'alta qualità offre anche una fonte di riscaldamento sicura ed interessante dal punto di vista dei costi. L'attuazione del progetto inoltre riduce l'importazione di combustibili fossili nella località di Preddvor per un valore di ca. 280.000 EUR all'anno. Questo sarebbe infatti il prezzo d'acquisto dei combustibili fossili che sono stati sostituiti dall'uso della biomassa legnosa. I calcoli effettuati dimostrano che il funzionamento del progetto ha prodotto in Slovenia una crescita annua del PNL pari a 700.000 EUR. Ciò significa che le sovvenzioni statali hanno rappresentato in questo caso un investimento molto efficace per l'economia nazionale. Un risultato che contribuisce nel contempo anche alla salubrità dell'ambiente, allo sviluppo sostenibile ed a redditi supplementari per la regione.

Ministero per l'ambiente, il territorio e l'energia, Agenzia per l'uso mirato dell'energia, Slovenia

Contatto:

**Segretariato Permanente della
Convenzione delle Alpi**
Ständiges Sekretariat der Alpenkonvention
www.alpconv.org
info@alpconv.org

Sede a Innsbruck
Herzog-Friedrich-Straße 15
A-6020 Innsbruck, Österreich/Austria

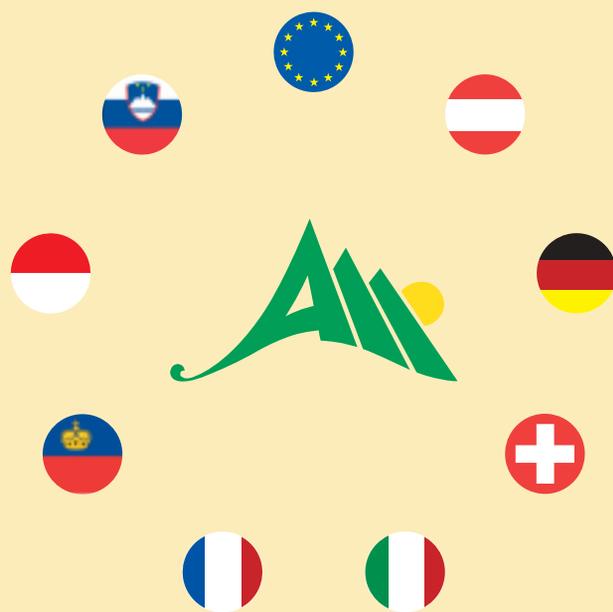
Sede distaccata di Bolzano
Viale Druso 1
I-39100 Bolzano
Italia

**Ministero federale tedesco dell'ambiente,
protezione della natura e sicurezza atomica**
Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
www.bmu.de
service@bmu.bund.de

Referat Öffentlichkeitsarbeit
D - 11055 Berlin, Deutschland/Germania

Diese Broschüre wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Deutschen Bundesregierung finanziert.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Der Druck erfolgt auf Recyclingpapier aus 100% Altpapier.

Questa brochure è stata finanziata nel quadro delle pubbliche relazioni del Governo Federale
Tedesco. Distribuzione gratuita - pubblicazione non destinata alla vendita.
Stampa su carta riciclata, 100% carta usata.



www.alpconv.org