

Commission  
Internationale  
pour la  
Protection  
des Alpes

Internationale  
Alpenschutz-  
kommission

Commissione  
Internazionale  
per la Protezione  
delle Alpi

Mednarodna  
komisija za  
varstvo Alp

**Austria**  
**Francia**  
**Germania**  
**Italia**  
**Liechtenstein**  
**Slovenia**  
**Svizzera**



## L'UE e le Alpi

## Se l'UE non va alla montagna...

Cara lettrice, caro lettore

Geograficamente le Alpi sono collocate al centro dell'Europa. Rispetto alle decisioni politiche ed economiche rappresentano però molto spesso la periferia: le principali decisioni vengono prese al di fuori del territorio alpino, nelle rispettive capitali e ultimamente anche a Bruxelles e a Strasburgo.



rivolto al futuro. Nonostante la CIPRA, nella sua qualità d'osservatrice critica, abbia spesso espresso scetticismo e riserve nei confronti di diverse formulazioni della Convenzione delle Alpi, occorre riconoscere che la Convenzione delle Alpi rappresenta comunque il più ambizioso programma per lo sviluppo sostenibile di una vasta regione. Essa costituisce anche un affascinante programma per la collaborazione all'interno di una regione. Con la Convenzione delle Alpi, l'Europa delle regioni, da più parti evocata, diventa finalmente un programma concreto e non solo una formula vuota.

Al cospetto del significato della Convenzione delle Alpi nel contesto europeo, sorprende il tiepido impegno dell'Unione Europea. La Commissaria responsabile UE Margot Wallström ha risposto ai rimproveri della CIPRA, dichiarando che l'UE considera la Convenzione delle Alpi estremamente importante e di grande valore, ma non sarebbe purtroppo in grado di partecipare direttamente alle riunioni con personale incaricato. Secondo la CIPRA questa non è una questione di personale, ma di priorità, e le priorità, in questo caso, vengono definite senza dubbio nel modo sbagliato.

Cosa possiamo, cosa dobbiamo fare? Non dobbiamo aspettare che l'Unione Europea elabori una politica per le Alpi. Al contrario: dobbiamo attivarci in prima persona, metterci al lavoro nel territorio alpino e farci ascoltare in Europa, e questo da parte di tutti gli attori, cittadine e cittadini, deputati o collaboratori di iniziative civiche. In altre parole, se l'UE non va alla montagna, la montagna deve andare all'UE.

*Andreas Weissen,  
presidente della CIPRA-International*

# Editorial

È noto che le Alpi svolgono la funzione di rapido «sistema d'allarme» ecologico, in cui gli effetti degli sviluppi economici – per esempio nei trasporti – si manifestano in modo più rapido e purtroppo più drastico rispetto alle regioni di pianura. Chi segue con attenzione gli sviluppi del territorio alpino, può tempestivamente trarre le conclusioni del caso e cercare di modificare opportunamente le condizioni quadro.

Con la Convenzione delle Alpi, sottoscritta esattamente dieci anni fa e in vigore dal 1995, gli otto paesi alpini e l'Unione Europea hanno creato un trattato

**Copertina:**

© Gesellschaft für ökologische Forschung e.V.,  
München

# INDICE



## ● **Convegno annuale della CIPRA**

4 La politica regionale europea

5 La politica agraria europea

## **Reti alpine**

6 Convegno della Rete di comuni in Liechtenstein

«Comune del futuro»

7 Indicatori di sostenibilità –  
una prospettiva orientata al futuro

## ● **Convenzione delle alpi**

8 «Popolazione e cultura»: un protocollo chiave

## **Pubblicazioni**

9 Città alpine –  
ra metropolizzazione e nuova autonomia

Calendario con fotografie di montagne dell'Asia centrale



## ● **Libro bianco/ libro nero**

10 «La scuola e il mio paese» –  
un progetto del comune di Budoia

Studio per una nuovo comprensorio sciistico

## ● **Notizie**

11 INTERREG III – cooperazione attraverso le frontiere

No agli OGM nelle aree ecologicamente sensibili

12 Libro bianco dell'UE sui trasporti:  
Disgiunzione ed efficienza, ma quando?

13 Tunnel stradali nelle Alpi: l'Europa ammalata di traffico

Compagnie des Alpes: Si delinea un monopolio

14 Avvicendamento nel Consiglio direttivo della CIPRA

SOS Motoslitte in Val Maira

15 Città alpina: siamo alla sesta

16 Il premio Binding 2001 alla CIPRA



**Rappresentanti della politica e della ricerca scientifica, organizzazioni non governative e UE hanno partecipato al Convegno annuale della CIPRA-International a Chambéry sul tema «L'UE e le Alpi», discutendo e confrontando le rispettive visioni e opinioni. Viene qui presentata una breve sintesi di questo incontro e delle discussioni. I due principali temi affrontati sono stati la politica regionale e la politica agricola, che da sola assorbe più del 70% del bilancio dell'UE. Le relazioni e le discussioni saranno pubblicate all'inizio del 2002 negli atti del convegno.**

## La politica regionale europea

**Nel Convegno annuale della CIPRA di Chambéry i relatori hanno presentato la molteplicità socioeconomica e culturale come un ostacolo per una coerente politica alpina dell'UE. Questo dato di fatto, che in fondo costituisce la ricchezza delle Alpi e in qualche modo rende questo territorio addirittura predestinato ad essere un'area laboratorio per un'Europa sostenibile, solleva la questione della costruzione e dell'attuazione di un'efficiente sussidiarietà nell'UE. L'attuale ristrutturazione della politica regionale europea non fornisce alcuna risposta alla domanda della suddivisione delle competenze ai diversi livelli politici.**



© CIPRA-International

**L'UE e le Alpi sono stati al centro degli incontri presso il centro congressi «Le Manège» di Chambéry.**

Red. La politica regionale europea viene sottoposta ad una revisione. La politica settoriale sarà sostituita da un approccio territoriale. L'influenza settoriale corrispondeva agli interessi delle imprese. Con la politica di settore non venivano considerate le interazioni tra le singole politiche settoriali. La soluzione dei problemi in ogni singolo settore richiede invece un management intersettoriale. Tale coordinamento delle competenze costituisce la quintessenza della nuova cosiddetta politica territoriale. L'attuale svolta politica si pone l'obiettivo di ripensare i rapporti tra i diversi livelli di competenza e le rispettive competenze decisionali e finanziarie. Tale svolta viene tuttavia ostacolata dall'influenza delle lobby della politica settoriale, che continuano ad avere un notevole peso nell'UE e nei singoli stati.

### **L'UE, un valore aggiunto per le Alpi?**

Il «valore aggiunto» dell'Europa potrebbe essere migliorato con la costruzione e il coordinamento di una nuova politica territoriale in grado di sviluppare una visione più globale dello spazio alpino. In questo caso l'UE proporrebbe un quadro d'azione per interventi



© CIPRA-International

con priorità UE, come per esempio la protezione dell'ambiente o il trasporto multi modale, e li sosterebbe finanziariamente. La scelta degli interventi prioritari e delle misure necessarie rimarrebbero però di competenza delle regioni. Gli attori locali conoscono al meglio la situazione locale, per cui un loro maggior coinvolgimento accresce le possibilità di successo delle politiche dell'UE. Per raggiungere tale obiettivo devono essere soddisfatte alcune condizioni preliminari. Da un lato l'UE deve mettere a disposizione un budget adeguato, in particolare nel settore dei trasporti. Nel bilancio UE questo è attualmente pari alle sovvenzioni per il sostegno della coltivazione del tabacco! Dall'altro lato l'UE deve impegnarsi in concrete procedure d'attuazione dello sviluppo sostenibile. Che questo non sia assolutamente quanto avviene oggi è dimostrato dalla pressione che è stata esercitata sulle autorità svizzere affinché esse autorizzassero il transito dei TIR da 40 tonnellate ritirando la precedente limitazione ai mezzi fino a 28 tonnellate. Gli stati alpini devono infine essere uniti nel sostenere i propri interessi e schierarsi insieme per un vero progetto di sviluppo e per la valorizzazione della Convenzione delle Alpi.

### **Coordinamento e coerenza: una lunga strada**

Il futuro di questa politica territoriale è in gran parte incerto. Le Alpi sono senza dubbio un'area laboratorio per lo sviluppo sostenibile in Europa, ma è ancora necessario molto lavoro per quanto riguarda la coerenza a livello di stato e UE.

Il programma Interreg III, che comprende il punto programmatico «Regioni alpine», offre l'opportunità di realizzare quanto sopra descritto. I ritardi che si protraggono da ormai due anni e le incertezze sono tuttavia una triste illustrazione delle carenze di coordinamento tra gli stati alpini e l'incapacità dell'UE di gestire con più efficienza questo programma che rappresenta una chance molto importante per il territorio alpino.

**I discorsi d'apertura del Convegno annuale della CIPRA sono stati pronunciati, tra gli altri, dal presidente della CIPRA-International Andreas Weissen...**

# La politica agraria europea

**Con 48 miliardi di euro nel 2001 il settore dell'agricoltura costituisce la principale voce di spesa nel bilancio dell'UE. La filosofia della politica agraria UE si basa sostanzialmente sulla concorrenza al Nord America. Risulta perciò determinata da una strategia commerciale globale e non si fonda sulle esigenze socioeconomiche o ecologiche d'Europa. Ciò presupposto, non deve sorprendere che l'agricoltura delle regioni di montagna, e in particolare delle aree alpine, si trovi oggi a dover affrontare insormontabili difficoltà.**

Red. L'agricoltura di montagna non può che perdere competitività nel contesto dell'internazionalizzazione dei mercati e dell'economia. L'arretramento del proprio valore di mercato ha provocato una diminuzione dei redditi e di conseguenza una minor considerazione sociale, contribuendo così in modo sostanziale allo spopolamento delle regioni marginali delle aree interne alpine. Le difficoltà con cui l'agricoltura si deve confrontare hanno effetti anche sulla vitalità sociale e sulla biodiversità delle regioni interessate.

## **L'agricoltura come punto d'intersezione di diversi settori**

Anche qui la crisi potrebbe essere superata con una politica territoriale volta alla ricerca di un'integrazione tra attività e competenze pubbliche e private. Il turismo è per esempio un prezioso alleato dell'agricoltura. L'agricoltura deve puntare a quella qualità dei prodotti, che viene sempre più ricercata dai consumatori, tra cui anche i turisti, e quindi, ancora una volta, alla propria identità regionale. L'acquisto di un prodotto può così diventare un'azione di sostegno all'area da cui esso proviene. La carta vincente delle Alpi è sicuramente la loro grande diversità. Per sfruttare al meglio questo potenziale occorre analizzare le risorse locali, prendendo in considerazione anche le aspettative sociali di ogni regione geografica. Occorre quindi un approccio territoriale. Per ottimizzare gli strumenti dell'UE e per migliorare i loro effetti ambientali nel settore agricolo, devono essere utilizzati opportuni strumenti di valutazione. Un primo passo in questa direzione è stato compiuto con il programma SUSTALP.

L'agricoltura intensiva costituisce un pericolo per la diversità agricola delle Alpi. Le nuove politiche devono orientarsi ad un'agricoltura multifunzionale,

basarsi su marchi di qualità o di origine controllata che comprendano anche aspetti ecologici. Le indicazioni contenute nelle norme d'attuazione e il controllo della loro applicazione sono essenziali per ottenere una qualità ineccepibile e quindi la credibilità nei confronti dei consumatori. L'attuale crisi di fiducia dei consumatori per i prodotti dell'agricoltura «industriale» rappresenta un'opportunità per «l'altra» agricoltura.

La cura e la tutela del paesaggio, risultato delle attività agricole estensive ed elemento centrale dell'identità regionale, è un altro importante aspetto complementare dell'agricoltura.

## **La politica agricola dell'UE e la diversità alpina**

L'Unione Europea viene rimproverata di non aver ancora completato le nuove politiche territoriali. Per tale obiettivo occorre una strategia d'azione globale e transnazionale, ma adeguata alle condizioni locali. Le differenze locali e regionali continuano tuttavia a non essere ancora adeguatamente considerate. Nel settore agricolo l'UE si trova ultimamente di fronte a contraddizioni politiche. Ciò vale in particolare nel caso dei prodotti ottenuti dalla lavorazione di latte crudo, che sono vietati dall'Unione. Ciò rappresenta il colpo di grazia per molte specialità tradizionali, ed ha effetti anche su altri settori, quali ad esempio il turismo (minor capacità di attrazione), la cura e tutela del paesaggio (il territorio non viene più utilizzato in modo estensivo) e la biodiversità.



...dal presidente  
della CIPRA-Francia  
René Sournia...



...e dal sindaco  
di Chambéry  
Louis Besson.

# Convegno della Rete di comuni in Liechtenstein



© CIPRA-International

**Rainer Siegele, vecchio e nuovo presidente della Rete di comuni.**

Red. Il Convegno annuale della Rete di comuni «Alleanza nelle Alpi», svoltosi il 13 e 14 ottobre 2001 a Schaan, Liechtenstein, ha affrontato quest'anno il tema «Trasporti – Territorio – Pianificazione», un problema prevalentemente urbanistico. Dopo il saluto del presidente della Rete, Rainer Siegele, del sindaco di Schaan, Hansjakob Falk, e del Ministro dei trasporti del Liechtenstein, signora Rita Kieber-Beck, il convegno è iniziato con una relazione introduttiva sui problemi dei comuni alpini nel settore dei trasporti e le potenzialità della pianificazione territoriale per la soluzione di tali problemi. In particolare nel territorio alpino la pianificazione territoriale assume una grande importanza. La scarsità di superfici utilizzabili, i rischi naturali e la sensibilità ecologica dell'area alpina, l'eccessivo sfruttamento dei terreni agricoli, il turismo con i suoi impatti, ma anche in parte lo spopolamento delle aree alpine per la carenza di fonti di sostentamento per la popolazione, sono tutti elementi che richiedono strategie di sviluppo ben ponderate per uno spazio vitale sensibile e minacciato. La piani-

ficazione del territorio e dei trasporti sono elementi essenziali di uno sviluppo sostenibile. Per promuovere le possibilità di sviluppo a lungo termine e conservare la nostra qualità della vita occorre attuare le molteplici e innovative possibilità della pianificazione territoriale e dei trasporti all'interno di una politica coordinata e responsabile.

Un rappresentante del comune di Schaan ha presentato il punto della situazione di questo comune caratterizzato da un'elevata percentuale di pendolari in entrata e ha analizzato il modo di affrontare concretamente i problemi dei trasporti. Quindi è stato presentato il «Ritmo Liechtenstein», un tentativo di risolvere i problemi dei trasporti a livello regionale. In una tavola rotonda sul tema «Possibilità nei comuni della Rete: azioni isolate o strategie collegate?» alcuni rappresentanti dei paesi alpini hanno portato le loro esperienze e si sono confrontati sulle possibili soluzioni.

## «Comune del futuro»



© CIPRA-International

**Il primo premio del concorso «Comune del futuro» è stato assegnato al comune di Schleching e ricevuto dal sindaco Irlacher**

Red. Una giuria composta da sette rappresentanti dei paesi alpini ha esaminato i contributi pervenuti per il concorso «Comune del futuro», che era stato indetto dalla rete di comuni «Alleanza nelle Alpi» e ha deciso di assegnare il primo premio di 4.000 € e il titolo di «Comune del futuro» al comune di Schleching per il suo progetto a tutto campo. I due secondi premi sono andati ai comuni di Cimego e Mittenwald. La premiazione si è svolta nell'ambito del Convegno annuale della Rete di comuni.

I progetti inviati dovevano cercare di trovare un'applicazione concreta al pensiero sostenibile della Convenzione delle Alpi. Per la valutazione sono stati adottati quattro criteri principali: innanzi tutto i progetti dovevano essere parte di un più ampio programma comunale volto alla sostenibilità ed integrare aspetti ecologici, economici e sociali. In secondo luogo dovevano essere creativi e innovativi nonché, terzo criterio, idonei ad essere adottati anche in altri comuni. Con il quarto, infine, si è prestata attenzione alle modalità di attuazione: se nel comune c'è stato dialogo, se è stato

effettuato un efficace controllo dei risultati e se è stata garantita la continuità degli effetti.

Le quattro categorie potevano essere valutate in punti da 0 (insufficiente) a 3 (ottimo). Il sistema di valutazione era molto robusto, la giuria ha espresso un giudizio unanime.

Tutti i dieci progetti fatti pervenire hanno mostrato la ricchezza di idee e l'impegno nei comuni. Ma il punteggio complessivo del vincitore di 65 punti su 84 possibili, evidenzia anche che il processo è ancora all'inizio.

Il concorso si svolgerà di nuovo nel 2002. Informazioni in merito sono disponibili presso la Rete di comuni «Alleanza nelle Alpi» (siegele@maeder.at) o presso la CIPRA-International (cipra@cipra.org).

# Indicatori di sostenibilità – una prospettiva orientata al futuro

**In occasione della premiazione del concorso «Comune del futuro», il presidente della giuria si è espresso in favore di un controllo della qualità dell'attività dei comuni della Rete. Una rete che, come la Rete di comuni, persegue l'obiettivo di uno sviluppo sostenibile, deve essere e rimanere un processo dinamico.**

Red. Come si può rendere misurabile e verificabile la sostenibilità, che costituisce l'obiettivo per cui i comuni membri si sono impegnati? Per trovare una risposta, la situazione attuale è meno rilevante rispetto al processo: dopo un certo tempo si deve delineare chiaramente se e come i comuni hanno conseguito i propri obiettivi di sviluppo, per poter affermare che il processo ha avuto successo.

È perciò opportuno istituire nei comuni della Rete una specie di «bilancio di sostenibilità». Con l'ausilio di indicatori adeguati, è possibile rappresentare successi e insuccessi senza eccessivo dispendio. Infine, i progressi riscontrati nei più diversi campi d'azione possono essere facilmente confrontati, anche in un contesto sovraregionale o internazionale, e sono rappresentabili e comunicabili. La giuria del concorso «Comune del futuro», costituita integralmente dal Consiglio della Rete di comuni, potrebbe in futuro assumere il compito di esaminare tali indicatori, garantendo così una rigorosa applicazione di questo «controllo di qualità».

## **Un'efficienza energetica trasparente**

Un esempio positivo di bilancio della sostenibilità nel settore dell'energia è la «contabilità energetica», già oggi praticata in alcuni comuni della Rete. La contabilità energetica offre ai comuni un utile strumento per il controllo e la valutazione del consumo energetico di edifici e impianti tecnico-energetici e dell'efficienza delle misure di risparmio adottate. Essa fornisce inoltre importanti dati per la scelta e la programmazione di misure di miglioramento, risultando così un valido supporto per l'individuazione di potenziali di risparmio economico ed energetico. Rivolgendo l'attenzione ai propri consumi e ai costi si favorisce un aumento della consapevolezza nel rapporto con l'energia. Questa contabilità energetica può essere estesa ad intere regioni. Nella regione di Waldviertel in Austria, per esempio, i dati sui consumi energetici e i relativi

costi vengono registrati e analizzati ogni mese in tutti i comuni della regione. L'obiettivo è di ottenere dati comparabili. Il confronto regionale permette di individuare le disfunzioni, i difetti nell'impiantistica e i consumi irrazionali, primo passo di una gestione più sostenibile.

Un esempio di certificazione energetica è il programma seguito dall'Istituto per l'energia del Vorarlberg «Programma del Land 5e per l'efficienza energetica dei comuni». In base al grado di efficienza energetica, cioè della percentuale di potenzialità di efficienza utilizzata, viene assegnato ai comuni un punteggio da 1 a 5 «e». Il prossimo obiettivo consiste nel creare un sistema di certificazione unitario a livello europeo, per le città e i comuni particolarmente impegnati nella politica energetica.

## **Valutazione dei trasporti**

Anche per il campo d'azione dei trasporti sono disponibili numerosi indicatori, quali il consumo energetico per chilometro, le emissioni per persona, il rumore, il consumo energetico per persona, il consumo di superficie per persona, la distanza dei luoghi all'interno di un comune, il grado di raggiungibilità, la sicurezza dei trasporti, il rapporto percentuale delle piste ciclabili rispetto alla lunghezza di tutte le vie di trasporto. Il consumo di superficie consente ad esempio di mettere in evidenza se un comune ha troppe strade e parcheggi rispetto al numero di abitanti.

Così come nel concorso «Comune del futuro» è richiesta un'integrazione nei progetti della dimensione ecologica, economica e sociale, anche per gli indicatori è importante che accanto ai fattori ecologici non vengano trascurati gli aspetti economici e sociali.

**L'Assemblea annuale dei soci della Rete di comuni si è svolta quest'anno a Schaan**



© Jürgen Deuble

# «Popolazione e cultura»: un protocollo chiave

**Nell'elaborazione della Convenzione delle Alpi la popolazione e la cultura hanno costituito un tema di riflessione centrale. Il sano buonsenso suggerisce che non si può parlare di tutela e sviluppo delle Alpi senza tener conto delle persone che vi abitano. Questo tema si colloca al primo posto dei campi d'azione trattati all'art. 2 paragrafo 2 della Convenzione quadro. Oggi è aperta un'accesa discussione su quando e come debba essere elaborato il protocollo «Popolazione e cultura».**



© Christine Rehr

**Paese che vai,  
usanza che trovi.**

Red. La Convenzione quadro deve essere la spina dorsale che segna il cammino della Convenzione delle Alpi. Essa contiene sia argomentazioni formali, sia principi di fondo. L'articolo 2 prescrive l'orientamento di fondo nei diversi campi d'azione. Il primo tema affrontato è il binomio popolazione e cultura. Le parti contraenti devono adottare misure adeguate «al fine di rispettare, conservare e promuovere l'identità culturale e sociale delle popolazioni locali e di assicurarne le risorse vitali di base, in particolare gli insediamenti e lo sviluppo economico compatibili con l'ambiente, nonché al fine di favorire la comprensione reciproca e le relazioni di collaborazione tra le popolazioni alpine ed extra-alpine.»

## Il coinvolgimento degli attori regionali

Inizialmente l'elaborazione della Convenzione delle Alpi era un classico esempio di «Top-down». Alla fine degli anni Ottanta gli stati ripresero una vecchia idea considerata ancora valida e hanno iniziato ad elaborare il testo della Convenzione quadro. Solo a partire dal 1994 gli attori locali e regionali sono stati coinvolti nell'elaborazione dei protocolli – più o meno secondo gli stati. Continuare a criticare i punti deboli di questa prima fase è oggi una posizione superata. Se si legge la Convenzione quadro senza pregiudizi, essa risulta un testo moderno e attuale, che integra aspetti socioeconomici, culturali ed ecologici, un precursore dell'Agenda 21 di Rio. Il protocollo «Popolazione e cultura» è un'opportunità per proseguire la costruzione l'edificio della Convenzione delle Alpi sulla base di un'ampia compartecipazione. In tal senso la Convenzione diventa perciò una fantastica chance per le Alpi all'interno di un'Europa delle regioni.

## Il valore aggiunto «Convenzione delle Alpi»

Con la Convenzione delle Alpi gli stati alpini e l'UE si sono dati uno strumento orientato al futuro per uno sviluppo sostenibile nello spazio alpino. L'approccio

integrato alla soluzione dei problemi, il porsi obiettivi comuni per tutti gli stati delle Alpi in una prospettiva territoriale rappresentano un'opportunità che deve essere infine percepita. Come tutti i trattati di questo tipo, la Convenzione ha certamente i suoi punti deboli, ma il fatto che esista e sia stata ratificata rappresentano già punti di forza in sé, inoltre essa costituisce una cornice di riferimento equilibrata per un approccio capace di integrare aspetti socioeconomici ed ecologici. In molti punti non è certo rivoluzionaria, ma nel complesso è uno strumento prezioso – a condizione però che venga anche applicato. È assolutamente necessario abbandonare le critiche distruttive sugli aspetti formali. La Convenzione delle Alpi è uno strumento unico in Europa al servizio di uno sviluppo sostenibile.

## I contenuti si costruiscono attraverso il processo

Oggi è importante riflettere sul processo che porterà alla redazione del protocollo «Popolazione e cultura»: deve essere di tipo partecipativo, coinvolgere gli attori locali e regionali e tener conto della diversità delle culture tradizionali come delle nuove. La Convenzione delle Alpi è al servizio delle e degli abitanti delle Alpi, indifferentemente se essi vivono qui da un anno o dieci generazioni. Questa diversità deve diventare un elemento costitutivo fin dal processo d'elaborazione del protocollo «Popolazione e cultura». Un processo che attribuisce un ruolo di preminenza all'uno o all'altro delle grandi aree culturali delle Alpi, creerebbe un problema insormontabile per le altre aree culturali. Queste non si potrebbero identificare con il protocollo «Popolazione e cultura», e quindi neppure con la Convenzione delle Alpi nel suo complesso.

La Conferenza dei Ministri svoltasi a Lucerna nell'ottobre del 2000 (VI Conferenza delle Alpi) ha deciso di istaurare un gruppo di lavoro per elaborare i documenti concernenti il tema «popolazione e cultura». La CIPRA pretende che il gruppo di lavoro interpreti il mandato in senso più ampio e che i lavori per un protocollo popolazione e cultura vengano avviati. Il gruppo di lavoro, sotto la presidenza italiana, non si è ancora riunito.



## Città alpine – tra metropolizzazione e nuova autonomia

Red. Nella percezione pubblica delle Alpi, le città non hanno finora assunto praticamente nessun ruolo, e anche nella discussione specialistica sono state prese in considerazione solo negli ultimi anni. Anche nei protocolli della Convenzione delle Alpi le città sono assenti. I processi di urbanizzazione nelle Alpi assumono tuttavia un significato particolare per il territorio alpino, proprio perché anche le Alpi sono coinvolte nel processo europeo di suddivisione del lavoro e, a livello europeo, i più significativi stimoli di sviluppo hanno ormai da tempo origine nei centri urbani. Anche nelle Alpi uno sviluppo regionale sostenibile dipende dalla presenza di urbanità e nello stesso tempo da un rapporto di cooperazione tra città e territorio circostante. Senza tener conto d'entrambi gli aspetti, uno sviluppo regionale diffuso non può condurre a nulla.

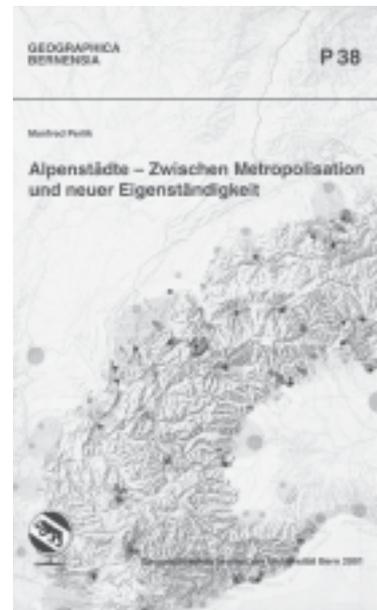
La maggioranza della popolazione alpina vive intanto nelle città o nel loro hinterland urbanizzato. Il maggior incremento della popolazione si concentra nella fascia ai margini delle Alpi, che si è trasformata in conglomerato fortemente urbanizzato dei principali centri extra alpini. Con questa inclusione di parti delle Alpi in diverse macro regioni europee, diventa sempre più difficile rispondere alla domanda su come le città delle Alpi possano conservare le loro peculiarità e una relativa autonomia. Entrambi gli aspetti sono però necessari per assicurare una durevole capacità di innovazione, non legata solo all'economia, dello spazio alpino. Esse acquistano un'ulteriore importanza perché la responsabilità dello sviluppo regionale viene decentralizzato in misura crescente e trasferito

a livello urbano. Per il futuro sviluppo nelle Alpi, sarà perciò determinante in che misura le città alpine riusciranno ad essere attivamente rappresentate all'interno di un sistema urbano europeo da un lato, e a costituire, all'interno delle rispettive zone di agglomerazione periurbane, una stretta cooperazione con il territorio rurale circostante, riuscendo così a promuovere diffuse forme di utilizzo sostenibili.

Con questo studio di Manfred Perlik viene svolto per la prima volta un inventario a livello alpino della situazione delle città e delle relative zone di agglomerazione periurbane basata su un'analisi dei dati comunali della banca dati alpina degli Istituti geografici di Berna ed Erlangen-Norimberga. Su questa base vengono valutati i processi di urbanizzazione nelle loro conseguenze per le città alpine e per le Alpi quale macro regione all'interno dell'area di crescita europea.

I contenuti del lavoro in sintesi: Nella 1ª parte viene affrontato l'approccio teorico – le città come dimensione chiave dello sviluppo regionale nelle Alpi. Nella 2ª parte vengono presentate indagini empiriche sull'urbanizzazione e sullo sviluppo strutturale delle città alpine. Nella 3ª parte vengono descritte posizione e prospettive delle città delle Alpi sulla base della situazione empirica e della teoria.

Manfred Perlik, *Alpenstädte – Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit*, settembre 2001, 246 p., 38 tabelle, 11 cartine ripiegabili a colori e 2 illustrazioni. CHF 45,-. Disponibile solo in tedesco.



## Calendario con fotografie di montagne dell'Asia centrale

Nell'ambito dell'Anno internazionale delle montagne 2002 la Direzione per lo sviluppo e la cooperazione (DEZA) sostiene il programma «Casa delle montagne» nell'Asia centrale. L'obiettivo è di aumentare la comprensione tra la popolazione della vita quotidiana nelle regioni di montagna. La «Casa delle montagne» ha sede a Bishkek (Kirgizistan) e serve da piattaforma per lo scambio di esperienze e lo sviluppo di idee innovative da parte di comuni, organizzazioni e singole persone.

Come piccolo biglietto da visita, il programma regala un calendario con fotografie di montagne dell'Asia centrale, a disposizione fino all'esaurimento delle scorte presso la sede svizzera della Direzione per lo sviluppo e la cooperazione DEZA. DEZA-Verteilzentrum, Postfach, 3000 Bern 23.

*Babette Pfander, consulente presso il CDE (Centre for Development and Environment), responsabile dell'Anno delle montagne a Bishkek/Kirgizistan*

Libro bianco

## «La scuola e il mio paese» – un progetto del comune di Budoia



© Comune di Budoia

**I bambini spiegano  
il loro ambiente  
agli adulti.**

Red. «Da sogno a progetto», questo il sottotitolo del progetto di formazione sociale e ambientale del comune di Budoia. Il progetto ha avuto una durata di tre anni e ad esso hanno partecipato cinque classi delle scuole elementari e due della scuola dell'infanzia, complessivamente 350 bambini. I risultati incoraggiano una prosecuzione del progetto.

Un primo passo nello svolgimento del progetto è stata la preparazione degli/delle insegnanti attraverso il corso «Cooperazione – Scuola – Ambiente». Quindi sono stati organizzati blocchi di lavoro nella scuola. Qui si è lavorato in piccoli gruppi con studenti di classi e livello diversi. I temi sono stati scelti secondo le necessità, tenendo in primo piano l'obiettivo di riconoscere e imparare ad apprezzare la scuola come luogo di incontro. Un importante metodo di lavoro è stato lo scambio reciproco, in cui i bambini hanno potuto sviluppare capacità, competenze nell'affrontare i problemi e senso di responsabilità sociale.

Durante il progetto si sono svolte diverse attività, come il laboratorio sonoro condotto da esperti, uscite all'aperto finalizzate alla produzione di cartine e

modelli e allo svolgimento di ricerche. I bambini sono stati accompagnati per strade e sentieri dei dintorni da adulti, che hanno raccontato la storia del tratto percorso. In una festa di paese sono stati esposti i materiali raccolti ed elaborati durante il progetto.

L'effetto durevole del progetto consiste già nel fatto che sono stati i bambini a partecipare: ed essi non si limitano a portare a casa le idee dalla scuola, ma continueranno a portarle per la loro vita, dal momento che il progetto li ha efficacemente avvicinati al concetto di sostenibilità. E qui è anche implicitamente contenuto il controllo dei risultati, sia a lungo termine, sia anche molto direttamente. Poiché i bambini giudicano la qualità di un progetto immediatamente, con le loro reazioni spontanee.

### **Protocollo «Protezione della natura e tutela del paesaggio», Preambolo**

...convinti che la popolazione locale debba essere posta nelle condizioni di determinare essa stessa le prospettive del proprio sviluppo sociale, culturale e economico, nonché di concorrere alla sua realizzazione nel quadro del vigente ordinamento istituzionale.

Libro nero

## Studio per una nuovo comprensorio sciistico

Red. Mentre le società di gestione degli impianti di risalita dell'Alto Vallese (CH) lamentano un passivo di 170 milioni di euro, con un volume di affari per la stagione 2000-2001 di 110 milioni di euro e un utile di 1 milione di euro, lo studio di fattibilità per un nuovo comprensorio sciistico viene sostenuto con finanziamenti pubblici.

Nell'ambito di un progetto Interreg II è stato svolto uno studio di fattibilità per la costruzione di circa 12 ski-lift nella zona del Monte Moro, al confine tra Svizzera e Italia, nell'alta Valle di Saas. L'importo necessario di 150.000 euro è stato diviso a metà tra Italia e Svizzera. Le regioni coinvolte, la Regione Piemonte, la Comunità montana del Monte Rosa e la regione Visp-Raron West, contribuiscono anch'esse al finanziamento dello studio, così come il Canton Vallese.

Per la realizzazione del progetto sarebbe necessario raccogliere una somma compresa tra 110 e 120 milioni di euro. Gli impianti sono previsti principalmente sul versante svizzero, poiché la parte italiana è troppo soleggiata e a rischio di valanghe. Una funivia sotter-

ranea dovrà far salire gli sciatori dall'Italia agli impianti. Un ostacolo per la realizzazione del progetto è la presenza di un'area per la protezione del paesaggio d'importanza cantonale sul lato svizzero. Questa regione di alta montagna è ancora intatta e di indiscusso valore.

Risulta perciò sorprendente che, nell'attuale condizione delle finanze pubbliche e nella situazione finanziaria delle società di gestione degli impianti di risalita, si sprechino fondi pubblici nell'ambito del programma Interreg.

### **Protocollo «Protezione della natura e tutela del paesaggio», art. 8: Pianificazione**

– Le Parti contraenti adottano le misure necessarie affinché la conservazione e lo sviluppo degli habitat naturali e quasi naturali delle specie animali e vegetali selvatiche, nonché degli altri elementi strutturali del paesaggio naturale e rurale siano perseguiti sulla base della pianificazione paesaggistica in sintonia con la pianificazione territoriale.

© Gesellschaft für ökologische  
Forschung e.V., München



**Lo studio di fattibilità  
per un nuovo comprensorio  
sciistico  
viene finanziato con  
denaro pubblico.**

## INTERREG III – cooperazione attraverso le frontiere

Red. INTERREG è un'iniziativa comunitaria del Fondo europeo per lo sviluppo regionale EFRE per la cooperazione tra le regioni dell'Unione Europea. Con la terza edizione di INTERREG III, per il periodo 2000 – 2006, si intende rafforzare la coesione economica e sociale nell'UE facendo ricorso alle misure di sostegno per la cooperazione transfrontaliera (Sezione A), transnazionale (Sezione B) e interregionale (Sezione C). Tali interventi possono trovare applicazione nel territorio dell'UE e regioni limitrofe. Tra i temi prioritariamente affrontati ci sono la protezione dell'ambiente e delle risorse, lo sviluppo del territorio e la messa in rete nei trasporti come nell'informazione.

Nell'ambito di programmi vengono proposti progetti. Tutti gli attori del settore pubblico e privato – enti nazionali, regionali o locali, centri di ricerca, università, associazioni ecc. – possono inoltrare proposte di progetti e presentare richieste di finanziamento.

Il programma **INTERREG III B Spazio alpino** è iniziato nell'ottobre 2001 con una «Borsa delle idee di progetti», che intende promuovere lo scambio di idee di progetti e facilitare la ricerca di partner internazionali. Il programma coinvolge 22 regioni dei quattro paesi membri dell'UE, Austria, Francia, Germania e Italia, come anche paesi non facenti parte dell'UE, Svizzera, Liechtenstein e Slovenia. Insediamenti, trasporti e risorse sono i temi. Chi ha un'idea per un progetto cerca un partner oltre frontiera e si rivolge al centro di coordinamento regionale per i documenti ufficiali. Una panoramica sulle idee di progetti nei diversi paesi alpini, sugli indirizzi di contatto e su link si può trovare al sito [www.interreg.ch/alpinspace](http://www.interreg.ch/alpinspace).

[http://www.inforegio.cec.eu.int/wbpro/interregIII/Interreg\\_it.htm](http://www.inforegio.cec.eu.int/wbpro/interregIII/Interreg_it.htm)

## No agli OGM nelle aree ecologicamente sensibili

Red. Già nel 1998 la CIPRA aveva approvato una risoluzione che richiedeva una «Zona delle Alpi libera da OGM». Nell'UE è in vigore dal 1998 una moratoria per l'utilizzo commerciale d'organismi geneticamente modificati (OGM), in pratica da allora non è stata concessa nessuna autorizzazione per la coltivazione di piante transgeniche. Tuttavia già un anno fa la Commissione Europea ha proposto di riprendere l'autorizzazione di sementi geneticamente modificate.

Nel febbraio 2001 il parlamento Europeo ha approvato una regolamentazione più severa per l'autorizzazione di OGM. La direttiva UE sulle immissioni regola l'immissione di OGM per scopi di ricerca e sviluppo, la coltivazione di piante geneticamente modificate e la loro commercializzazione. Per ogni singola immissione di OGM nell'ambiente continua ad essere necessaria un'autorizzazione e per ogni progetto di immissione l'opinione pubblica deve essere informata e ascoltata. Queste norme per la trasparenza e la partecipazione dell'opinione pubblica sono

nuove. I vecchi principi per la valutazione caso per caso (case by case) e per una graduale semplificazione e apertura all'aumentare dell'esperienza (step by step) continuano ad essere validi. La nuova direttiva UE avrebbe dovuto essere recepita nelle legislazioni nazionali degli stati membri entro l'ottobre 2001.

La nuova direttiva sull'immissione tocca anche la questione delle aree ecologicamente sensibili. Alcune proposte di modifica in tal senso non sono state recepite, ma hanno trovato espressione nell'art. 19, paragrafo 3 lit. c, secondo il quale l'autorizzazione scritta dell'autorità competente deve espressamente contenere anche «...le condizioni per la protezione di particolari ecosistemi/situazioni ambientali e/o aree geografiche». Anche negli allegati sono presenti particolari indicazioni relative ad informazioni sul luogo d'immissione. Si tratta di una chance per il territorio alpino?



© Karin Beck-Anstalt, Triesen

**La nuova direttiva dell'UE sulle immissioni può scongiurare questa prospettiva?**

Libro bianco dell'UE sui trasporti

## Disgiunzione ed efficienza, ma quando?

**Il 12.9.2001 la Commissione Europea ha presentato il libro bianco da tempo annunciato: «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte».**



© Gustav Wendelberger

**Efficienza, qualità e sicurezza del sistema dei trasporti – un obiettivo dichiarato del libro bianco dell'UE.**

Red. Un'economia politica efficiente ha bisogno di un sistema di trasporti funzionante. I conflitti sono generati dal crescente bisogno di mobilità da un lato, e dall'insoddisfazione dell'opinione pubblica per i cronici ritardi e la carente qualità delle prestazioni di alcuni servizi dei trasporti dall'altro.

Nel libro bianco dell'UE viene ora definito l'obiettivo di orientare, nei prossimi dieci anni, la politica europea dei trasporti di nuovo con forza verso le richieste e i bisogni dei cittadini. Entro il 2010 è previsto innanzi tutto di rivitalizzare attivamente il trasporto su rotaia, di promuovere il trasporto marittimo e fluviale e di completare il sistema di trasporto intermodale. In tal modo si ottiene anche una ripartizione più equilibrata tra i diversi vettori di trasporto. Il completamento del sistema di trasporto europeo deve garantire ai cittadini efficienza, qualità e sicurezza.

La pressione sull'ambiente e il carico eccessivo di trasporti devono essere ridotti, senza però compromettere la competitività economica dell'Unione Europea. Tale risultato dovrebbe essere raggiunto attraverso la disgiunzione della crescita economica dal costante aumento dei trasporti.

### Un passo importante...

Nel suo libro bianco la Commissione Europea propone una sessantina di misure per sviluppare una politica dei trasporti sostenibile, che si adatti nello stesso tempo ai bisogni dei cittadini europei. Il libro bianco è suddiviso in quattro parti, corrispondenti ai grandi obiettivi che si intendono perseguire: creare un rapporto equilibrato tra i vettori di trasporto, superare le strozzature, orientare la politica dei trasporti agli utenti e far fronte alla globalizzazione dei trasporti.

In tale processo sono importanti i seguenti punti: priorità della sicurezza in generale, abbattimento del sovraccarico, creazione di un sistema di trasporti sostenibile nel tempo, armonizzazione della pressione fiscale sui combustibili nel trasporto commerciale su strada, grandi progetti infrastrutturali relativi alle reti transeuropee, guida e controllo del processo di globalizzazione dei trasporti.

Per poter verificare il raggiungimento di obiettivi concreti, la Commissione ha deciso che, a scadenze determinate, si svolgeranno bilanci intermedi. Nel 2005 si farà un bilancio complessivo dell'attuazione delle misure proposte nel libro bianco, che dovrà considerare gli effetti economici, sociali ed ecologici delle misure adottate.

### ...in una lunga strada

Una politica comune dei trasporti non può risolvere da sola tutti i problemi. Essa si deve inserire in una strategia complessiva per uno sviluppo sostenibile. Per poter realizzare un sistema di trasporti durevolmente compatibile con l'ambiente, è necessario attuare numerose misure così come l'utilizzo di numerosi strumenti politici. Le misure proposte nel libro bianco rappresentano solo i primi passi di una strategia a lungo termine.

Il libro bianco viene ora trasmesso alle parti contraenti per un confronto sui contenuti. Nel 1998 è stato presentato il libro bianco «Prezzi equi per l'utilizzo delle infrastrutture». Con il nuovo libro bianco sono state poste le premesse, mancano però ancora le direttive per l'attuazione delle proposte. La tariffazione dell'utilizzo delle infrastrutture offre per esempio grandi opportunità per il territorio alpino, grazie ad essa potrebbero infatti essere sostituiti i sistemi che prevedono un razionamento dei diritti di attraversamento delle aree sensibili, come le Alpi, come ad esempio il sistema degli ecopunti austriaci. Se gli stati non si attiveranno, il risultato si esaurirà però in un nuovo interessante libro bianco, che non produrrà, tuttavia, nessuna politica sostenibile dei trasporti.

Il libro bianco può essere scaricato sotto [http://europa.eu.int/comm/energy\\_transport/it/lb\\_it.html](http://europa.eu.int/comm/energy_transport/it/lb_it.html).

Tunnel stradali nelle Alpi

## L'Europa ammalata di traffico

**Quanto traffico è in grado di sopportare l'Europa? Dopo l'incidente del Tunnel del Gottardo l'Europa ha subito un duro colpo. Dal 1999 al 2001 hanno dovuto essere chiusi per catastrofici incendi due grandi assi di transito attraverso l'arco alpino.**

Red. Ogni nuovo incidente è sempre un incidente di troppo. E anche una sola vittima umana del traffico stradale è una di troppo. Ciò vale per ciascuna delle 41000 vittime del traffico stradale all'anno dell'UE, come per i 47 morti degli incidenti del Monte Bianco e del Gottardo. La mobilità ha i suoi costi. Ma bisogna fare il possibile per ridurre i rischi. Nonostante in occasione di ogni incidente all'interno di tunnel stradali qualche «grande spirito politico» si faccia avanti richiedendo la costruzione di nuovi tunnel stradali, occorre ripetere che, nell'attuale fase di sviluppo del trasporto merci in Europa, la ricerca di soluzioni mediante interventi di tipo tecnico infrastrutturale non porta a nulla.

Due studi commissionati dal Ministero austriaco per l'economia e i trasporti e dal Ministero dei trasporti della Germania hanno svolto indagini sul numero di incidenti in tunnel stradali ad una e a due gallerie,

dimostrando che le differenze sono minime. Entrambi gli studi hanno raggiunto risultati simili: su 100 milioni di chilometri percorsi sono risultati da 12 a 14 incidenti nei tunnel ad una galleria, da 13 a 14 nei tunnel a due gallerie.

Questi dati dimostrano che il problema non può essere risolto con la costruzione di nuove grandi infrastrutture stradali. Il vettore ferroviario è noto per la sua sicurezza, risulta perciò incomprensibile che l'Italia, per la quale gli assi di attraversamento alpini in direzione nord rappresentano il principale accesso ai mercati europei, non utilizzi la capacità di trasporto su ferrovia disponibile e non migliori le linee ferroviarie esistenti. E progetti come il previsto collegamento Torino-Lione, realisticamente non funzionante prima del 2020, non possono essere una soluzione per il prevedibile aumento del trasporto merci. Tali opere sono solo illusioni velleitarie.

È necessario promuovere un sistema complessivo di trasporti intelligenti ed efficienti. E questo può essere realizzato con una rapida attuazione dell'ultimo libro bianco della Commissione Europea (vedi p. 12) e del protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi.

© Gesellschaft für ökologische Forschung e.V., München



**La costruzione di nuove gallerie non rappresenta la soluzione del problema europeo dei trasporti.**

Compagnie des Alpes

## Si delinea un monopolio

**Secondo gli economisti, il mercato del turismo sciistico è ormai «stramaturato». La spietata concorrenza dei viaggi verso località esotiche a prezzi stracciati e l'invecchiamento della popolazione europea fanno diminuire il numero dei turisti legati agli sport invernali. Il settore deve perciò trovare nuovi orientamenti. Attualmente si è messa all'opera una finanziaria per levare le castagne dal fuoco, la CDA (Compagnie des Alpes). Questa società controllata dalla Caisse des dépôts, un ente statale francese, ha iniziato ad investire nelle società di gestione d'impianti di risalita.**

Red. La Compagnie des Alpes possiede partecipazioni in comprensori sciistici di 15 località turistiche in Francia, Italia e Svizzera. Con 12 milioni di presenze turistiche ha una posizione leader a livello mondiale. Nel 2002 la CDA estenderà la sua partecipazione finanziaria ad altri impianti sciistici in Italia e Austria.

La CDA investe in comprensori sciistici redditizi e con neve garantita, a causa degli scenari che il mutamento climatico lascia prevedere. Secondo la CDA sono circa 80 i comprensori sciistici che soddisfano questi requisiti in Europa.

Con un volume d'affari di 221 milioni di euro per l'anno finanziario 2000/2001 – che corrisponde ad una crescita del 20% rispetto al periodo precedente – la CDA ha notificato un utile di 72 milioni di euro.

Molto probabilmente l'offerta di turismo invernale si concentrerà sempre più in poche roccaforti turistiche. È perciò necessario che le medie e piccole località, con poche possibilità di sopravvivenza, diversifichino la loro offerta e mettano in risalto le proprie peculiarità. Con ciò si amplia l'offerta turistica alpina. Anche i grandi centri turistici sono interessati ad un'offerta distribuita nell'area circostante con caratteristiche nettamente diversificate.

## Avvicendamento nella presidenza della CIPRA

**Dopo sei anni trascorsi nella presidenza della CIPRA-International, Peter Hasslacher si è dimesso dall'incarico di vicepresidente della CIPRA. Al suo posto subentra Katharina Lins, del Vorarlberg. Gli altri membri della presidenza sono stati rieletti all'unanimità.**



©CIPRA-International

**Peter Hasslacher lascia dopo sei anni il Consiglio direttivo della CIPRA-International.**



**Katharina Lins, difensore ambientale del Vorarlberg, è stata eletta come nuova vicepresidente.**

Dopo sei anni di proficua collaborazione Peter Hasslacher lascia la presidenza CIPRA-International. Fin da prima della sua elezione a vicepresidente della CIPRA nel 1995, Peter Hasslacher, a lungo direttore della Sezione Pianificazione territoriale e protezione della natura dell'Österreichische Alpenverein (OeAV), aveva avuto stretti contatti con la CIPRA. Già nel 1992 aveva infatti scritto un documento di 80 pagine sulle aree di quiete alpine, uno studio che è un riferimento ancora oggi.

Come vicepresidente della CIPRA-International Peter Hasslacher ha concentrato la propria attività sulla priorità della Convenzione delle Alpi. La sua competenza e la sua ostinazione hanno contribuito sostanzialmente a far sì che nell'ottobre 2000 il protocollo Trasporti, dopo infinite traversie, fosse infine approvato. Nel 1997, quando le trattative erano completamente bloccate, insieme a Fritz Gurgiser, presidente di Transitforums Austria Tirolo, e a Reinhard Gschöpf, si è recato in Germania, dove è riuscito a convincere il presidente della delegazione tedesca a proseguire le trattative.

Di particolare rilievo è anche la bibliografia della Convenzione delle Alpi, a cui Peter Hasslacher si è dedicato con la sua sezione dell'OeAV, raccogliendo annualmente tutte le principali pubblicazioni sull'argomento, in particolare di lingua tedesca. Quest'anno ha inoltre pubblicato i testi linguisticamente rivisti della Convenzione delle Alpi e dei suoi protocolli in una pratica brossura.

Oltre alle sue competenze e al suo ingegno strategico, noi, colleghi della presidenza della CIPRA-International, abbiamo imparato ad apprezzare in particolare il suo temperamento. Peter Hasslacher non rimaneva indifferente a nessuno. E se qualche volta si arrabbiava per davvero, perché qualcosa andava male nel processo alpino, si faceva coraggio e riprendeva nuovo slancio. Oltre alla sua tenacia, il suo umorismo e senso dell'ironia lo hanno sempre aiutato a superare le batoste e a riaccendere nuove speranze.

Noi ringraziamo di cuore Peter Hasslacher per il suo prezioso, instancabile impegno. Anche se ora egli rientra tra i ranghi, continuerà ad essere collegato con la CIPRA-International, in particolare come membro della presidenza della CIPRA-Austria. Inoltre continuerà, speriamo a lungo, a seguire con noi e ad esercitare la sua influenza sugli ulteriori sviluppi della Convenzione delle Alpi come rappresentante del Club Arc Alpin (CAA).

Andreas Weissen, Svizzera, come presidente, Helmut Moroder, Italia, come 1. vicepresidente e Josef Biedermann, Liechtenstein, tesoriere sono stati rieletti all'unanimità dall'Assemblea dei delegati della CIPRA il 25 ottobre a Chambéry. Sempre all'unanimità, Katharina Lins, ecologa del paesaggio austriaca, è stata eletta vicepresidente al posto di Peter Hasslacher. Katharina Lins è difensore per la protezione dell'ambiente per il Vorarlberg e da un anno e mezzo fa parte della presidenza della CIPRA-Austria. Come difensore per la protezione dell'ambiente per il Vorarlberg si trova da tempo ad operare nel punto di intersezione tra protezione dell'ambiente, ONG e amministrazione.

*Andreas Weissen, presidente della CIPRA-International*

## SOS Motoslitte in Val Maira

La Val Maira (Piemonte) conosciuta ed apprezzata, non solo in Italia, per i suoi percorsi culturali, il trekking a piedi o a cavallo, lo scialpinismo e le racchette, è ora minacciata da un progetto che prevede la realizzazione di un percorso per le motoslitte nel Vallone di Marmora. La convivenza tra scialpinisti, escursionisti e motoslitte non sarà facile. Inoltre, si teme che

quest'iniziativa, promossa dalla Comunità Montana, possa compromettere l'economia turistica di una valle che ha, finora, indirizzato il proprio sviluppo verso il turismo legato all'escursionismo.

*Francesco Pastorelli, CIPRA-Italia*

# Città alpina: siamo alla sesta

**All'inizio era solo un'idea. Ora è diventata una delle iniziative più appassionanti delle Alpi.**

Nella città francese di Gap è in corso, dallo scorso mese di novembre, il count down per la «Città alpina dell'anno 2002». Dalla decisiva riunione della giuria della Città alpina svoltasi a Villach, i cittadini e le cittadine di Gap si preparano a dare inizio, anche in questa città ai margini del Parco nazionale degli Ecrins, ad una nuova forma di sviluppo delle città delle Alpi. Come si è già verificato a Villach, Belluno, Maribor e quest'anno a Bad Reichenhall. A novembre verrà presa anche la decisione per il 2003. Per la prima volta, con Herisau, entra in gioco una città svizzera.

Il processo, iniziato nel 1997 in Carinzia, e che in origine avrebbe dovuto svolgersi solo ogni due anni in una diversa località delle Alpi, è diventato una vivace iniziativa, che non si è arrestata in nessuna delle città finora attraversate.

## Cinque obiettivi per la Città dell'anno

Il quadro di riferimento del progetto «Città alpina dell'anno» è costituito da cinque obiettivi, che i responsabili si sono posti fin dall'inizio: 1. Identità – rafforzare la consapevolezza alpina, 2. Partecipazione – far partecipare la popolazione, 3. Funzione – costruire ponti verso la regione circostante, 4. Visione – costruire il futuro seguendo la Convenzione delle Alpi, 5. Cooperazione – collaborazione e contatti.

Le strade per raggiungere tali obiettivi sono diverse in ogni nuova città, l'attuazione dei contenuti deve invece rimanere la stessa.

Rispetto alla concezione iniziale, «Presentazione pubblica dello spazio di vita Alpi», è cresciuto un movimento, paragonabile ad un organismo vivo. Il titolo «Città alpina dell'anno» non deve essere considerato un riconoscimento, ma un compito da svolgere, una sfida da affrontare. Si tratta di un nuovo modo di dare vita al futuro di una città e al suo hinterland su basi sostenibili.

La reciprocità occupa in tale processo un punto chiave. Contemporaneamente devono qui collaborare enti comunali e ONG. Un processo complicato non solo per le città! E per ogni comune questo titolo significa in ultima istanza un ripensamento, un abbandono delle strade abituali e conosciute.

## L'inizio di una lunga strada

L'anno in cui si svolge la manifestazione è solo l'inizio di un lungo percorso che è però la strada giusta verso il futuro. Dopo aver accertato qual è lo «status quo», si tratta di stabilire gli obiettivi. A breve e a lungo termine, facili e difficili. Il coinvolgimento di tutti i ceti sociali è un elemento delle fasi iniziali. Alla fine dell'anno, il risultato può essere un parco naturale, come ad esempio a Villach, oppure una nuova forma di cooperazione città-circondario.

Anche a Maribor il Parco naturale di «Pohorje» è dato per certo. Mentre Bad Reichenhall, per favorire un'efficiente collaborazione tra le città alpine di ieri e del futuro, ha allestito un apposito sito; sotto [www.alpenstadt2001.de](http://www.alpenstadt2001.de) si possono apprendere molte cose in tema di «Città alpine», con «Links» si può accedere alle altre Città alpine e alle associazioni della giuria oppure si può intervenire nella discussione inviando una e-mail. E se qualche volta, per le città i contatti con le ONG sono ancora difficili oppure mancano del tutto, tocca a queste ultime darsi da fare; direttamente, attraverso le associazioni della giuria (CIPRA, Pro Vita Alpina, ARGE Alpenstädte), oppure attraverso l'associazione Verein «Alpenstadt des Jahres» Rathausgasse 8/II, A-9500 Villach, Telfon/fax: +43-4242-219395, e-mail: [alpenstadt@aon.at](mailto:alpenstadt@aon.at)

*Gerhard Leeb*

©Planet Alpen



**Ha avuto inizio nel 1997 a Villach, prima «Città alpina dell'anno»...**

**Nel 2002 sarà Gap la «Città alpina dell'anno».**

©Planet Alpen



