

ISSN 1016-9954



Nr. 58 · Ottobre 2000 · Edizione italiana

Commission  
Internationale  
pour la  
Protection  
des Alpes

Internationale  
Alpenschutz-  
kommission

Commissione  
Internazionale  
per la Protezione  
delle Alpi

Mednarodna  
komisija za  
varstvo Alp



## La Convenzione delle Alpi prima della 6<sup>a</sup> Conferenza delle Alpi

Austria  
Francia  
Germania  
Italia  
Liechtenstein  
Slovenia  
Svizzera

[www.cipra.org](http://www.cipra.org)

# Convenzione delle Alpi: necessaria con urgenza – ma al bivio

## Care lettrici, cari lettori

Oggi più che mai sarebbe necessario disporre di una Convenzione delle Alpi già definita e operativa. La problematica estesa a tutte le Alpi dei trasporti e del traffico di transito non è risolta, la spirale di crescita



# Editoriale

del turismo continua a crescere, l'importanza della protezione della natura non è aumentata, la tendenza alla deregulation nel settore della pianificazione territoriale è inarrestabile ecc. Più di dieci anni trascorsi in trattative sulla sola intelaiatura della Convenzione delle Alpi, senza visibili sforzi in direzione dell'attuazione, hanno penalizzato questo progetto di politica alpina facendogli perdere smalto e credibilità. In un'epoca in cui nel giro di secondi si può comunicare con il mondo intero, in cui le decisioni nel mondo professionale nella maggior parte dei casi non ammettono dilazioni, processi di tale complessità con una struttura decisionale così complicata sono difficilmente trasmissibili. Non è ancora in vista il conferi-

mento di una chiara priorità politica all'attuazione dei protocolli esecutivi. In modo del tutto svogliato, la grande maggioranza delle Parti contraenti non prende affatto parte alla definizione delle priorità nel processo di attuazione. Di queste iniziative di attuazione, finora avviate principalmente dagli osservatori, la Convenzione delle Alpi ha tuttavia bisogno come chi sta facendo la fame di un tozzo di pane. La semplice «amministrazione» della Convenzione delle Alpi non soddisfa né le intenzioni dei padri fondatori, né tanto meno le aspettative dei promotori e delle popolazioni alpine coinvolte. Continuano inoltre a sussistere considerevoli riserve mentali nei confronti di determinati contenuti dei protocolli.

Sarà la VI Conferenza delle Alpi di Lucerna ad indicare la strada del futuro: o verso la più assoluta insignificanza, oppure verso nuovi orizzonti, con un protocollo «Trasporti» firmato da tutte le Parti contraenti. Se gli Stati alpini e l'UE, al momento completamente disinteressata, dovessero riuscire a toccare la terra della salvezza della Convenzione delle Alpi, allora dipenderà soprattutto dall'Italia, nuovo paese alla Presidenza, e dall'Austria, con la più grande percentuale di territorio, far raggiungere alla Convenzione delle Alpi i progressi attesi. L'Austria dovrà porre fine al suo corso a zig zag finora mantenuto e assolvere il suo ruolo di Stato alpino centrale.

E la CIPRA, in occasione del Convegno annuale di Trento, dovrà valutare se continuare a proseguire a tutto vapore il corso finora seguito, oppure se esso non ci abbia condotti in un vicolo cieco e in una trappola che consuma energie e distoglie la CIPRA da importanti compiti.

*Peter Hasslacher*  
Vicepresidente della CIPRA-International

# INDICE



● **CONVENZIONE DELLE ALPI**

- 4 La Convenzione delle Alpi sulla strada dell'attuazione
- 5 Le richieste della CIPRA per l'attuazione
- 6 La Convenzione delle Alpi di fronte alla questione capitale
- 7 Popolazione e cultura sono parte delle Alpi

● **ACCADEMIA ESTIVA**

- 8 Accademia estiva «Obiettivo sulle Alpi» di successo
- 9 Pareri espressi dalle e dai partecipanti
- Il turismo e le Alpi di domani

● **LIBRO BIANCO / LIBRO NERO**

- 10 Trasporti pubblici per il passo di Vršič
- La fine della ferrovia dell'Algovia?

● **NOTIZIE DAI PAESI ALPINI**

- 11 Sava Dolinka: un gioiello in pericolo
- Il fiume Sesia è in pericolo
- Pascoli abbandonati e speculazioni
- 12 Cambio alla CIPRA-Austria
- Nuovo Comitato direttivo per la CIPRA-Germania
- È disponibile la relazione sui rifugi alpini
- «Belle nuove Alpi» anche in italiano e francese
- 13 No dei ministri alla «Convenzione delle regioni di montagna»
- 14 L'Austria abbandona lo studio «Sviluppo sostenibile del sistema trasporti nell'alta Valle del Reno»
- TTPP nel Liechtenstein
- 15 4° Forum alpino in Italia
- Dialogo delle ONG con la ricerca
- 16 Tunnel del Monte Bianco: i profitti vengono prima della sicurezza

# La Convenzione delle Alpi sulla strada dell'attuazione

**È veramente un intervallo di tempo molto ampio e un percorso estremamente difficoltoso, quello che dai primi passi del trattato vincolante ai sensi del diritto internazionale tra otto Stati alpini e l'UE arriva fino ai primi interventi di attuazione chiaramente riferibili alla Convenzione delle Alpi.**

Nel 1952, quindi quasi 50 anni fa (!), la Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi CIPRA stabilì nei suoi documenti costitutivi l'elaborazione di una «Convenzione delle Alpi internazionale». Si è poi dovuto aspettare fino al 1988, quando su iniziativa della frazione del Partito Popolare il Parlamento Europeo all'unanimità diede mandato alla Commissione Europea di elaborare una bozza per una Convenzione per la protezione del territorio alpino. La spinta decisiva per questa delibera scaturì tuttavia, in base a verbali di seduta, dalle alluvioni e dagli smottamenti catastrofici del 1987. Nel 1989 si tenne infine la Conferenza delle Alpi dei Ministri dell'ambiente a Berchtesgaden (D), i quali nel 1991 sottoscrissero poi la Convenzione delle Alpi a Salisburgo. Fino ad oggi si è costantemente combattuto sui contenuti dei protocolli attuativi della Convenzione, per i Trasporti si è riusciti a trovare una via d'uscita solo in occasione della riunione del Comitato permanente di fine di marzo 2000 a Chateaux d'Oex.

Si pone quindi la domanda perché questo processo alpino sia così spigoloso e irto di tanti ostacoli e difficoltà. Le seguenti affermazioni possono fornire una risposta a queste domande.

La Convenzione delle Alpi rappresenta l'ambizioso tentativo di mettere insieme per un obiettivo comune otto Stati e l'UE, con 43 regioni, 5.800 comuni e 11 milioni di abitanti. Tra gli Stati contraenti esistono diverse condizioni di sviluppo economico regionale, diverse lingue e mentalità. Nonostante da molto tempo siano attive comunità di lavoro regionali – ARGE ALP (1972), ALPE ADRIA (1978) e COTRAO (1982) – la collaborazione a livello alpino, e quindi il valore delle comunità di lavoro, non ha assunto un'importanza centrale. Per cui sono quasi del tutto assenti spunti per una politica comune delle Alpi.

Dal momento che il processo alpino procede tra tali difficoltà e con tale lentezza e i politici hanno poco da guadagnarci, per loro esso non rappresenta una questione di primo piano. La Commissione Europea da parte sua sorveglia con attenzione le regole del gioco;



accordi vincolanti di diritto internazionale per aree parziali dell'UE non sono gradite. L'UE inoltre ha un'immagine delle Alpi che necessita di correzioni, in particolare per quanto riguarda la delimitazione, la densità degli insediamenti, la particolare sensibilità ecologica delle Alpi ecc.

Processi complessi, con i quali ci si deve confrontare in una politica comprendente tutto il territorio alpino, sono difficili da comunicare in un'epoca febbrile e concentrata su eventi spettacolari. A ciò si aggiunge che la popolazione, dopo ormai più di dieci anni di trattative, pensa che la Convenzione delle Alpi sia piuttosto un pretesto per turismo di politici e funzionari pubblici, che non uno strumento sensato e realizzabile al servizio del multiforme spazio vitale delle Alpi.

Ma, nonostante questo, si possono annoverare un discreto numero di concrete iniziative di attuazione che si richiamano concretamente alla Convenzione delle Alpi. Fa parte di queste per esempio la Rete delle aree protette alpine, la Rete di comuni «Alleanza nelle Alpi», il Comitato scientifico internazionale per la ricerca alpina, la Rete Euromontana per l'attuazione del protocollo «Agricoltura di montagna», l'Accademia estiva Obiettivo sulle Alpi e il Mediennetzwerk Alpen. Una minima parte di esse però è nata per iniziativa degli Stati, la maggior parte è sorta per opera di organizzazioni non governative.

È quindi tempo che gli Stati mettano mano all'attuazione. La VI Conferenza delle Alpi, il 30 e 31 ottobre prossimo a Lucerna, potrebbe rappresentare l'occasione per imboccare la strada giusta. Il che presuppone però che a Lucerna tutte le Parti contraenti sottoscrivano il protocollo Trasporti. Se ciò non si dovesse verificare, nessuno crederebbe più ad un futuro della Convenzione delle Alpi. In questo caso si rendono superflue ulteriori riflessioni sulla sua attuazione. Ma le Parti contraenti della Convenzione delle Alpi non devono permettere che si arrivi a questo punto.

*Peter Hasslacher*  
Vicepresidente della CIPRA-International

# Le richieste della CIPRA per l'attuazione

**Due anni fa i Ministri dell'ambiente dei paesi alpini stabilirono che l'attuazione della Convenzione delle Alpi dovesse iniziare già prima della ratifica dei protocolli della Convenzione. Tale decisione non ha tuttavia scatenato una ridda di iniziative per l'attuazione.**

Red. – La decisione della V Conferenza delle Alpi del 16 ottobre 1998 ha prodotto come primo risultato la presentazione al Comitato permanente da parte della delegazione svizzera delle Linee guida per l'attuazione, che sono state discusse approfonditamente. Nel maggio 2000 la Presidenza svizzera ha invitato le Parti contraenti e gli osservatori ad elaborare proposte concrete di attuazione relative a tutti i protocolli.

## Ma i compiti non sono stati fatti

Purtroppo questo invito rivolto agli Stati non ha prodotto risultati significativi. La Francia ha inoltrato alcune proposte relative al protocollo Trasporti che si riferiscono sostanzialmente all'aumento della sicurezza nei tunnel stradali. La Germania ha inoltrato un documento piuttosto ampio, che però si limita in parte ad iniziative e decreti di legge già operanti in Germania. Altre proposte da parte degli Stati non sono pervenute. Si deve ora sperare che, dopo la Conferenza dei Ministri alla fine di ottobre, la letargia, che in questo caso si è evidenziata una volta di più, venga relegata al passato.

La CIPRA ha elaborato un documento particolareggiato di attuazione. Il testo completo può essere consultato nel sito della CIPRA ([www.cipra.org](http://www.cipra.org)) sotto «Convenzione delle Alpi / posizione della CIPRA sulla Convenzione delle Alpi». Il documento può anche essere richiesto direttamente alla CIPRA.

## Senza fondi e strutture non c'è attuazione

Il 4 e 5 febbraio 2000 la CIPRA si è confrontata con la questione dell'attuazione in un seminario di esperti. Già nel 1996 aveva presentato un Piano d'azione per i protocolli allora sottoscritti. Essa ha sottolineato che un puntuale avvio dell'attuazione dei protocolli della Convenzione è problematico. Per motivi pratici è necessario stabilire una scala delle priorità, anche se questo può comportare il rischio che i veri problemi non vengano così affrontati, preferendo percorrere la strada del minimo sforzo. È comunque importante mantenere sempre lo sguardo sul tutto e non perder-

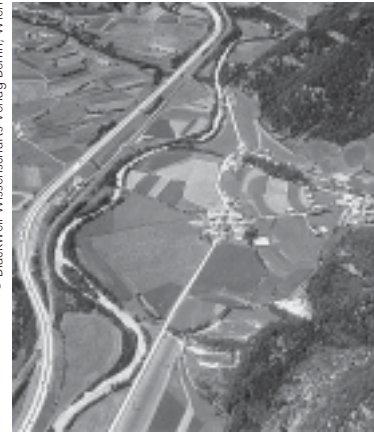
si nei dettagli. Le richieste di attuazione della CIPRA devono perciò essere considerate quali esempi. È importante che queste e altre misure vengano attuate congiuntamente e che non siano estrapolati singoli punti oppure un solo protocollo prescelto quale «modello». Ciò sarebbe in contraddizione con il senso della Convenzione delle Alpi quale strumento complessivo per l'attuazione di uno sviluppo sostenibile. Affinché l'attuazione possa affermarsi in modo realmente sistematico devono essere soddisfatte alcune condizioni quadro. Fa parte di queste anche la ratifica dei protocolli sottoscritti e l'elaborazione dei protocolli mancanti, l'istituzione di una Segreteria permanente e di un Sistema di osservazione ed informazione delle Alpi, nonché, non per ultimo, la garanzia di una sufficiente copertura finanziaria e la costante informazione della popolazione.

## Promuovere le regioni modello dell'attuazione

Già nella Convenzione quadro le parti contraenti si sono impegnate in una serie di misure. La loro attuazione è ora non solo possibile, ma anche formalmente vincolante. La CIPRA vede una possibilità di conseguire successi con rapidità attraverso la creazione di regioni modello. Per questo rientrano in considerazione sia le regioni con uno sviluppo esemplare nel senso della sostenibilità, che le regioni che denotano una grande necessità di recuperare posizioni in questo campo.

Al di là delle misure richieste, ciascuna delle parti contraenti dovrebbe accertare i deficit maggiori nel proprio settore e riferire agli organi della Convenzione delle Alpi in che modo intenda superarli. È fondamentale che venga stabilita una tabella di marcia chiara e vincolante per tutte le misure e che le Parti riferiscano regolarmente sui progressi conseguiti, in modo che sia possibile una verifica dei risultati.

© Blackwell Wissenschafts-Verlag Berlin, Wien



**Direttive comuni per la pianificazione territoriale del territorio alpino, studi d'impatto ambientale armonizzati, criteri comuni per l'impatto ambientale**

© Schweiz. Geoinformation (SGS), Zürich



**Protezione delle acque**

# La Convenzione delle Alpi di fronte alla questione capitale

**Nella VI Conferenza delle Alpi di Lucerna del 30-31 ottobre la Convenzione delle Alpi verrà posta niente meno che davanti alla questione «tutto o nulla?»**



Foto: CIPRA

**Il Ministro dell'ambiente svizzero Leuenberger, Presidente della conferenza delle Alpi**

Red. – La storia della Convenzione delle Alpi è segnata fin dalla sua sottoscrizione nel 1991 dalla storia del protocollo Trasporti. In particolare dall'Austria si è sempre fatta sentire la voce secondo cui la Convenzione delle Alpi senza protocollo Trasporti avesse ben poco senso. Qui si avverte più forte la pressione della popolazione alpina, qui si attende una soluzione con maggiore urgenza.

## È percepibile un nuovo slancio

Il protocollo Trasporti è apparso per lunghi anni come un'impresa senza speranze. È stata un intervento coraggioso quello intrapreso due anni fa dal Liechtenstein, che si è dichiarato disponibile ad assumersi la presidenza di un gruppo di lavoro per tentare nuove trattative per il protocollo che si era arenato. La conclusione positiva (CIPRA-Info 57, luglio 2000), ha stupito molti osservatori. Questo successo – favorito dall'attivo impegno della Presidenza della Svizzera – ha riportato negli ultimi mesi un po' di slancio nella Convenzione delle Alpi.

## La Segreteria permanente a portata di mano

Questo slancio si evidenzia per esempio nel fatto che ora tutti gli Stati sono d'accordo sulla Segreteria permanente. I Ministri dell'ambiente devono decidere a Lucerna che il bando di concorso in tal senso sia programmato immediatamente. La VII Conferenza delle Alpi nel 2002 dovrà decidere sulla localizzazione, dopo di che si potrebbe senza indugio avviare l'allestimento. Secondo le intenzioni del Comitato permanente della Conferenza delle Alpi, anche il Sistema di osservazione ed informazione delle Alpi (SOIA) dovrebbe insediarsi presso la Segreteria permanente.

Alla Conferenza dei Ministri di Lucerna si prenderà atto dell'avvenuta armonizzazione linguistica di tutti i protocolli già sottoscritti. Così non ci saranno più ostacoli formali per la ratifica. Deve inoltre essere sottoscritto il protocollo Procedura per il superamento dei conflitti, con il quale gli Stati potranno far sancire una violazione contrattuale da parte di altri perlomeno da un tribunale arbitrale. Anche in caso di comprovata violazione contrattuale non saranno comunque possibili sanzioni.

## Decisioni con conseguenze di grande portata

Gli sviluppi futuri dipendono completamente dal successo del protocollo Trasporti. Non ci potranno essere né una Segreteria permanente, né un protocollo per il superamento dei conflitti e neppure un Sistema di osservazione ed informazione delle Alpi efficiente, se a Lucerna il protocollo Trasporti non verrà approvato da tutti gli Stati contraenti.

L'Italia, che alla fine di ottobre deve assumere la Presidenza della Convenzione delle Alpi, ha mantenuto per molto tempo una posizione critica nei confronti del protocollo Trasporti, perché recepiva l'opposizione proveniente dalle regioni alpine. Ma il Consiglio per la Convenzione delle Alpi, da poco costituito e dotato di un ampio sostegno, il 26 settembre ha approvato il protocollo. Recentemente si è tuttavia formata una certa opposizione in Austria. Per anni l'Austria si era presentata come vittima dei progetti stradali degli stati confinanti. Infine si è giunti ad una revisione del protocollo Trasporti che soddisfa la richiesta, sempre sostenuta dall'Austria, di vietare la costruzione di nuove strade di grande comunicazione attraverso le Alpi. Nell'ultima riunione del Comitato permanente proprio l'Austria ha fatto verbalizzare che il protocollo Trasporti non deve ostacolare «strade di aggiramento per un decongestionamento a vantaggio della popolazione». E non è un segreto per nessuno che il Land del Vorarlberg sotto la copertura delle «strade di aggiramento di località» intende realizzare alcuni progetti di strade a grande comunicazione che ora vede compromessi dal protocollo Trasporti.

Dopo tutti questi anni di trattative, le Parti contraenti sono ora di fronte alla scelta: accettare questo protocollo Trasporti oppure per anni rinunciare a qualsiasi protocollo Trasporti. Una bocciatura del protocollo oppure un siluramento attraverso riserve o dilazioni segnerebbe anche la fine della Convenzione delle Alpi.

# Popolazione e cultura sono parte delle Alpi

**In occasione della formulazione della Convenzione delle Alpi è stata assegnata una posizione di rilievo al tema «Popolazione e cultura». Oggi ne sono rimaste ben poche tracce. Per ora non ci dovrebbe essere nessun protocollo dedicato a questo tema, ma perlomeno un gruppo di lavoro.**

Red. – La Convenzione delle Alpi venne formulata come «Convenzione quadro». Ciò significa che è stata delineata solo una nuda cornice, mentre sui principali temi sono state formulate poche affermazioni di contenuto. I particolari dovevano poi essere precisati nei protocolli attuativi. Nell'art. 2, § 2 della Convenzione vengono definiti i campi d'azione per i quali si prevede un protocollo: Foreste montane, Difesa del suolo, Energia, Trasporti, Pianificazione territoriale ecc., per un totale di 12 protocolli. E proprio al primo posto come «Littera a») il campo d'azione «Popolazione e cultura» (vedi riquadro).

Sette protocolli sono stati sottoscritti, un ottavo è pronto per essere sottoscritto, ma un protocollo «Popolazione e cultura» finora, nonostante la «pole position», non c'è ancora nella Convenzione delle Alpi. La CIPRA ha perciò preparato un documento che evidenzia l'urgenza di questo protocollo. Il testo può essere consultato nel sito della CIPRA ([www.cipra.org](http://www.cipra.org)) sotto la voce Convenzione delle Alpi / Posizione della CIPRA sulla Convenzione delle Alpi e può anche essere richiesto direttamente alla CIPRA. Anche l'Istituto per la cultura popolare e per lo sviluppo delle culture di Innsbruck in collaborazione con l'associazione Pro Vita Alpina ha elaborato un ampio documento su questo tema.

## Promuovere la molteplicità culturale e la qualità della vita

Il protocollo «Popolazione e cultura» si deve rivolgere direttamente alle/agli abitanti e alle/ai visitatori delle Alpi, l'essere umano è qui al primo posto. Senza un protocollo come questo il «triangolo della sostenibilità» di Rio è incompleto. E questo è un segnale estremamente negativo e inopportuno per la popolazione del territorio alpino.

Un'identità regionale nasce da un approfondito confronto con il patrimonio culturale e naturale e lo sviluppo di prospettive per il futuro di una regione. L'obiettivo di un simile protocollo deve essere quello di

costruire ponti all'interno e attraverso le Alpi. La diversità deve essere favorita in un contesto comune. La cultura non deve esaurirsi nella tradizione e nei costumi, ma deve essere considerata un processo dinamico e orientato al futuro. Perciò un protocollo «Popolazione e cultura» deve comprendere prospettive per il futuro, essere dinamico e considerare le Alpi come una struttura aperta.

Il protocollo deve prendere in considerazione nella stessa misura aspetti socioeconomici e aspetti socio-culturali. L'obiettivo consiste nel conservare e nello sviluppare il patrimonio naturale e culturale, nel garantire le risorse vitali di base della popolazione e nel creare una qualità della vita possibilmente ottimale per le/gli abitanti e le visitatrici e i visitatori delle Alpi. Qui si evidenzia il grande significato di un concetto di sostenibilità vasto e completo.

## In programma un gruppo di lavoro

La Presidenza svizzera ha inoltrato al Comitato permanente della Conferenza delle Alpi la proposta, basata sul documento della CIPRA, di istituire un gruppo di lavoro su questo tema. L'obiettivo non è però (ancora) quello di elaborare il testo di un nuovo protocollo, per il quale la CIPRA ha già presentato approfondite proposte, si tratta piuttosto per il momento di delineare una procedura ragionevole e la possibile struttura di un eventuale protocollo. Nella XVII Riunione del Comitato permanente di Locarno del 4-6 settembre è emerso che gli Stati temono che un protocollo di questo genere possa indurre la popolazione ad avanzare aspettative eccessive.

© Schädler, Triesenberg



La cultura...

Foto: CIPRA



...ha diverse facciate

Convenzione delle Alpi, art. 2, § 2:

Per il raggiungimento dell'obiettivo di cui al paragrafo 1, le Parti contraenti prenderanno misure adeguate in particolare nei seguenti campi:

a) Popolazione e cultura - 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.

# Accademia estiva «Obiettivo sulle Alpi» di successo

**«Obiettivo sulle Alpi – Accademia estiva in Liechtenstein» era un progetto pilota della CIPRA in collaborazione con la Scuola professionale superiore del Liechtenstein e con partner provenienti da tutti gli Stati alpini. Dopo la terza edizione, l'Accademia è oggi diventata un'istituzione stabile che gode di un vasto riconoscimento.**



Fotos: CIPRA

Red. – La prima edizione dell'Accademia estiva era un progetto pilota nell'ambito del programma d'azione dell'UE Leonardo da Vinci e rappresentava quindi un test per la CIPRA. Le informazioni di ritorno da parte dei partecipanti sono state molto positive, la qualità è stata valutata molto elevata sia dai partecipanti, sia da persone esterne. Perciò la CIPRA ha deciso, in collaborazione con la Scuola professionale superiore del Liechtenstein, di proseguire l'esperienza.

Con l'Accademia estiva la CIPRA ha cercato di promuovere un'esperienza che prima non esisteva. Non un corso di specializzazione per esperti di una disciplina, ma un programma basato su un'impostazione molto vasta per persone che pensano ad un proprio futuro professionale in qualche modo connesso alle Alpi. Non vengono quindi trattati solo temi quali la protezione della natura, i trasporti e l'energia, ma anche agricoltura di montagna, sviluppo regionale e turismo. Il personale docente, proveniente da tutti i paesi alpini, è composto sia da esperti provenienti dalla ricerca scientifica, sia anche da soggetti dotati di spiccate capacità nell'ambito dell'economia privata e nel settore delle ONG. Con questa offerta la CIPRA colma una lacuna, poiché una simile formazione ad ampio raggio non era finora disponibile.



## Riconoscimenti internazionali

Ciò che non è conosciuto ha bisogno di un suo tempo di avvio. Perciò nei primi due anni dell'Accademia estiva erano rimasti alcuni posti liberi. Ma la situazione si è intanto evoluta e l'Accademia estiva nel Liechtenstein è ora riconosciuta a livello internazionale.

stein è ora riconosciuta a livello internazionale. 23 giovani da cinque diversi Stati, di lingua tedesca, italiana e francese, hanno approfittato della proposta della CIPRA. Dopo tre settimane di formazione base, una parte dei partecipanti ha partecipato al corso di approfondimento di quattro settimane basato sullo svolgimento di un progetto nella Valle di Gastein in Austria sotto la direzione del prof. Werner Bätzing dell'Università di Erlangen-Norimberga. Circa 40 persone hanno invece preso parte al seminario di due giorni dedicato al tema «Riconversione ecologica delle località turistiche – una sfida per le regioni alpine nell'Europa di domani» (cfr. relazione a p. 9).

## Preparare le nuove generazioni ad una cooperazione a livello alpino

Le Alpi sono la catena montuosa più estesa e nello stesso tempo maggiormente colpita da sfruttamento umano d'Europa. La protezione delle Alpi è perciò diventata una questione di sopravvivenza per intere regioni delle Alpi. È quindi necessario elaborare strategie capaci di conciliare le esigenze della tutela dell'ambiente e lo sviluppo sostenibile. Le soluzioni devono oggi essere cercate a livello globale e nell'ambito della collaborazione transfrontaliera. In questo contesto si colloca per esempio la Convenzione delle Alpi. E le nuove generazioni devono essere preparate a questo compito. Perciò nell'Accademia estiva della CIPRA si incontrano giovani provenienti da diversi paesi. Essi costituiscono una rete di persone con uno spiccato interesse privato e professionale verso le Alpi che si incontrano regolarmente in Liechtenstein. Il 25 e 26 agosto diplomate e diplomati delle prime due edizioni dell'Accademia estiva si sono incontrati con i partecipanti di quest'anno per uno scambio di idee e di esperienze. In questo modo anche i «vecchi» continuano a trovare la strada per il Liechtenstein.



## Niente Accademia estiva senza un efficace sostegno economico

L'Accademia estiva ha avuto quest'anno il sostegno economico della Binding Stiftung di Schaan, della Karl Mayer Stiftung, della Stiftung fürstlicher Kommerzienrat Guido Feger, della LGT-Innovations-Stiftung e dell'Accademia svizzera di scienze naturali. A tutti questi sostenitori vanno i più sentiti ringraziamenti della CIPRA! Il finanziamento dell'Accademia estiva 2001 è già stato assicurato dal governo del Liechtenstein.



# Pareri espressi dalle e dai partecipanti

Due partecipanti all'Accademia estiva, Luca Lorenzini sociologo e giornalista, e Federico Reali, politologo e giornalista, hanno raccolto le impressioni dei partecipanti e redatto il seguente testo:

Sono state tre settimane di intenso lavoro, di scambio culturale e di aggregazione sociale fortemente proficue. È terminata così la terza edizione dell'Accademia estiva organizzata dalla CIPRA che si è tenuta a Schaan (FL) dal 14 agosto al 1° settembre 2000. L'iniziativa ha visto la partecipazione di un nutrito gruppo composto da 23 persone provenienti da cinque stati alpini e di lingua madre italiana, tedesca o francese (al seminario erano rappresentati perfino sei stati e quattro lingue madri). Quest'anno, infatti, per la prima volta è stata utilizzata la traduzione simultanea dal tedesco all'italiano, servizio che ha reso possibile la partecipazione di sei italiani e che ha facilitato lo scambio e la comunicazione tra i rappresentanti delle diverse regioni alpine. Ed ecco cosa ne pensano alcuni diretti interessati:



«L'Accademia è un ottimo mezzo per strutturare e ampliare le proprie conoscenze»

**Viviana Ferrario**  
architetta, Italia



«L'Accademia è importante per creare un nuovo paesaggio di lavoro, in cui possa emergere anche il profilo del generalista ambientale»

**Henning Meumann**  
filosofo, Germania



«Penso che l'organizzazione di questo evento sia stata ottima ed ho apprezzato in particolare l'approccio multidisciplinare»

**Julia Beckel**  
geografa con specializzazione in cartografia, Austria



«Ho stimato molto la possibilità di poter discutere di questioni inerenti l'arco alpino con altre persone, che condividono gli stessi interessi»

**Patrick Rohner**  
economista e docente di ginnasio, Svizzera



«Ho avuto nel complesso un'ottima impressione dell'Accademia, anche se come unico partecipante di lingua francese l'inizio è stato un po' più duro che per gli altri»

**Benoît Boschung**  
ingegnere specializzato in risorse naturali Svizzera

## Il turismo e le Alpi di domani

Riconversione ecologica delle aree turistiche, individuazione di un punto di incontro tra economie locali ed equilibri ecologici. Queste ed altre tematiche, inerenti le differenti regioni dell'arco alpino, sono state affrontate in occasione del seminario di Triesenberg (FL) - 24/25 agosto 2000 - organizzato da CIPRA-International nell'ambito delle attività dell'Accademia estiva «Obiettivo sulle Alpi». I numerosi partecipanti sotto l'attenta regia del prof. Werner Batzing e dei relatori Dominik Siegrist e Martin Uitz, hanno dato vita ad un entusiasmante «workshop panalpino» impegnato nella ricerca di principi ispiratori e strategie risolutive, attinenti le problematiche ambientali, economiche e socioculturali delle regioni alpine. Nel corso del seminario sono stati inoltre presentati alcuni esempi concreti di progetti di turismo sostenibile, realizzati nelle località di Saas Fee, Davos, Bad Hofgastein. Il programma ha previsto altresì alcuni momenti dedicati al lavoro di gruppo, favorendo così un approccio multidisciplinare e uno scambio culturale e di conoscenze, che ha ribadito l'importanza della cooperazione internazionale tra i diversi attori dell'area alpina, obiettivo fondamentale sancito dalla Convenzione delle Alpi.

Luca Lorenzini e Federico Reali

Caso esemplare per il Libro Bianco

## Trasporti pubblici per il Passo di Vršič



Foto: CIPRA-Slovenija

**Il comune di Kranjska Gora è impegnato da tempo nella ricerca di una soluzione tecnico-strutturale e rispettosa dell'ambiente per le valli alpine di Vrata, Kot, Krma, Planica e il traffico di transito attraverso il passo di alta montagna di Vršič (1611 m. s m.).**

Al Passo di Vršič la situazione è estremamente critica sia d'estate che d'inverno: in estate a causa del traffico turistico, in inverno per i veicoli per lo sgombero della neve e per lo spargimento del sale, che spargono 400 tonnellate di sale all'anno in questo territorio carsico ricco di sorgenti di acqua potabile.

Invece di cercare di potenziare la strada per il passo, il comune di Kranjska Gora punta sul trasporto pubblico. Tra Kranjska Gora e Bovec è già stato istituito un collegamento a mezzo di autobus. Poiché tuttavia in Slovenia è lo Stato ad essere competente della gestione delle strade, e i comuni possono intervenire solo sui veicoli in sosta, al comune rimane solo la possibilità di stabilire una tariffa per il parcheggio. Le entra-

te contribuiscono però non solo alla manutenzione stradale, ma anche al potenziamento del trasporto pubblico.

Il comune di Kranjska Gora vede in questi provvedimenti un importante passo per la promozione del trasporto pubblico. Per questo, attribuisce una grande importanza al lavoro di pubblicizzazione per sensibilizzare la popolazione su questo tema.

Neda Kovačič

### Protocollo «Turismo», Articolo 13 Traffico e trasporti turistici

Le Parti contraenti favoriscono i provvedimenti destinati a ridurre il traffico a motore all'interno delle stazioni turistiche.

Inoltre incoraggiano le iniziative pubbliche o private miranti a migliorare l'accesso ai siti e ai centri turistici tramite i mezzi pubblici e a incentivarne l'uso da parte dei turisti.

**La gestione dei posteggi e i mezzi pubblici sono la ricetta per il successo**

Caso esemplare per il Libro Nero

## La fine della ferrovia dell'Algovia?

### L'art. 2, § 2 della Convenzione delle Alpi stabilisce:

Per il raggiungimento dell'obiettivo di cui al paragrafo 1, le Parti contraenti prenderanno misure adeguate in particolare nei seguenti campi:

j) Trasporti – al fine di ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico intraalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti e in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato, senza discriminazione sulla base della nazionalità.

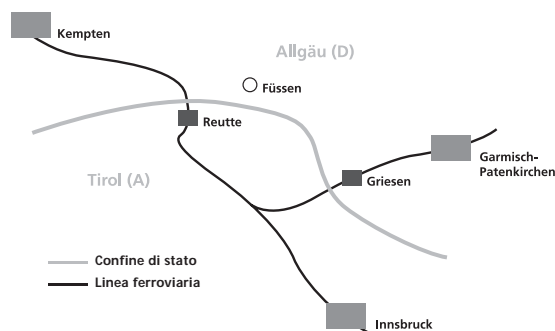
**Le ferrovie tedesche (Deutsche Bahn, DB) hanno in programma per l'ottobre 2000 di iniziare a smantellare le linee aeree della linea ferroviaria dell'Ausserfern. In tal modo verrebbe seriamente compromessa la continuazione dell'esercizio della linea ferroviaria di collegamento tra Algovia, Ausserfern in Tirolo fino a Garmisch.**

AGü. – Su questo tratto vengono trasportati ogni anno più di 100.000 tonnellate di merci nell'area centrale del Tirolo e nella direzione opposta. Inoltre la ferrovia è molto importante per il turismo nella regione. Secondo una perizia INTERREG la linea ferroviaria dell'Ausserfern ha buone prospettive per il futuro.

Dopo che la DB ha trascurato per decenni il tratto ferroviario tra Garmisch-Partenkirchen e Griesen, questo mezzo di trasporto rispettoso dell'ambiente rischia di essere dismesso per mancanza di fondi per il recupero della linea. Nello stesso tempo, parallelamente ad un tratto della ferrovia, viene massicciamente finanziato l'avanzamento dell'autostrada A7 attraverso un pae-

saggio eccezionale fino a Füssen, e la statale del Fernpass viene potenziata con generosità di mezzi. Lo smantellamento della linea da parte tedesca vanificherebbe in pratica anche il risanamento delle linee aeree effettuato da soli pochi anni nella parte austriaca.

I Ministri dei trasporti di Baviera e Austria hanno intanto affermato un veto contro la dismissione della linea ferroviaria dell'Ausserfern. Non resta che sperare che la DB e le ferrovie austriache prendano atto della nuova dichiarazione di volontà di parte politica.



## Sava Dolinka: un gioiello in pericolo

Le centrali idroelettriche della Sava hanno in programma un progetto per il rinnovamento e il potenziamento della centrale di Moste sulla Sava Dolinka in Slovenia. È previsto un bacino artificiale di compensazione che provocherebbe l'allagamento di 2 km della Valle della Sava tra le località di Vrba e Bled per circa 38 ettari di superficie. Il livello delle acque del bacino artificiale dovrebbe oscillare di circa 4 metri. L'area interessata dal progetto è di grande pregio naturalistico e ospita numerose specie minacciate di piante e animali. La diga minaccerebbe numerose sorgenti e la zona umida di Brje, tutelata quale monumento naturale. La realizzazione del progetto significherebbe la distruzione di uno dei più lunghi tratti integri del corso della Valle della Sava.

La CIPRA-Slovenia si è perciò rivolta con una lettera al Ministro per l'ambiente e il territorio, Andrej Umek, e al Ministro dell'economia, Jože Zagožen. In essa si sot-

tolinea che l'intervento previsto rappresenterebbe una violazione della Convenzione delle Alpi. In particolare si fa valere la violazione dei protocolli «Energia», «Protezione della natura e tutela del paesaggio» e «Pianificazione territoriale e sviluppo sostenibile». I danni provocati non sarebbero reversibili, perciò gli interessi economici dovrebbero essere armonizzati con le esigenze ecologiche.

La CIPRA-Slovenia appoggia pertanto la richiesta del Comitato per la salvaguardia della Sava Dolinka, secondo cui il Governo sloveno non dovrebbe autorizzare il progetto. La CIPRA-Slovenia è convinta che con un impegno comune si possano trovare soluzioni per la centrale idroelettrica di Moste che tengano conto sia degli aspetti ambientali che delle esigenze economiche.

*CIPRA-Slovenia*

Foto: CIPRA-Slovenija



## Pascoli abbandonati e speculazioni

Da un po' di tempo in Italia molti degli alpeggi delle Alpi rimangono inutilizzati. Non si tratta questa volta del solito problema che attanaglia la montagna, la crisi dell'agricoltura. Nemmeno delle normative igienico-sanitarie in materia di caseificazione (che pur molte difficoltà comportano per l'adeguamento delle strutture). La colpa non può essere nemmeno imputata al lupo o ad altri predatori che stanno lentamente ripopolando le nostre Alpi. Si tratta di un meccanismo speculativo messo in atto da allevatori della pianura, i quali per poter disporre di ampie superfici pascolive, e così accedere a forme di contributo, non esitano ad intervenire sul mercato degli alpeggi con offerte superiori al valore reale dei pascoli. La conseguente esplosione dei prezzi taglia fuori dal mercato i piccoli allevatori di montagna. Inoltre gli alpeggi, anche se viene pagato l'affitto, rimangono abbandonati, dato che l'utilizzo è troppo sconveniente. Quindi per molti comuni proprietari degli alpeggi e dei pascoli, importa solo poter incassare e non si preoccupano di avere pascoli abbandonati o sfruttati in modo scorretto, diventando complici della crisi dell'allevamento di montagna. Per fortuna le associazioni di allevatori stanno affrontando il problema; ci auguriamo che venga fermata questa speculazione per il bene della montagna e degli allevatori onesti.

*CIPRA-Italia*

## Il fiume Sesia è in pericolo

Il fiume Sesia ed i suoi affluenti principali costituiscono un ecosistema fluviale che si caratterizza per un considerevole livello di naturalità. Tuttavia esistono una serie di richieste per prese d'acqua ed imbrigliamento a scopo idroelettrico che interesserebbero i corsi d'acqua valesiani. Vi è poi la situazione paradossale di un impianto artificiale per la pratica della canoa. In questo caso il fiume Sesia verrebbe deviato con un canale artificiale. Per evitare la compromissione di uno dei fiumi più belli d'Italia si è costituito il «Comitato per la tutela del Sesia» che il 9 aprile scorso ha organizzato un'ingente manifestazione di protesta contro i progetti che andrebbero a danneggiare irreversibilmente il fiume. A preoccuparsi sono, oltre a molti degli enti locali della valle, le associazioni di canoisti e le scuole di canoa che operano in zona, i pescatori, ma anche i privati cittadini.

*CIPRA-Italia*



© Gesellschaft für ökologische Forschung e.V., München

## Cambio alla CIPRA-Austria

BS. – Quando nel 1994, nell'ambito della CIPRA-Austria, venne offerto un posto di coordinatore progettuale per la campagna di informazioni sulla Convenzione delle Alpi, la scelta, tra numerose candidate e candidati, cadde su Reinhard Gschöpf. In qualità di geografo appassionato e di persona versatile ed esperta nella realizzazione di progetti, negli ultimi sei anni ha saputo costruire, grazie anche al sostegno di ONG attive e del Ministero dell'Ambiente austriaco, un centro di informazione e di documentazione sulla Convenzione delle Alpi veramente unico. Il suo campo d'azione comprendeva un essenziale lavoro sui contenuti, l'intensa cura dei contatti con soggetti attivi nel e per il territorio alpino, un costante lavoro di relazione con i media, un'intensa attività editoriale e il quotidiano impegno nel rispondere a domande e richieste. «Check – double-check – re-check» è il motto che ha sempre guidato le sue meticolose ricerche. Il suo instancabile impegno per il territorio alpino e la passione per l'espressione di contenuti fondamentali in testi articolati e complessi rimarranno sempre il suo tratto distintivo. In futuro si porrà nuovi obiettivi all'interno del gruppo parlamentare dei Verdi. E come referente per trasporti e turismo non volterà le spalle al territorio alpino.



Foto: CIPRA-A

**Nuove sfide per  
Reinhard Gschöpf**



Foto: CIPRA-A

**Gudrun Streicher**

Caro Reinhard, Ti auguriamo ogni bene per questa nuova impresa. E possano le tue fonti di informazioni non esaurirsi mai!

Dal 1° agosto 2000 il suo posto è stato assunto da Gudrun Streicher. Abitante delle Alpi, geografa entusiasta, diplomata all'Accademia estiva della CIPRA, amante della natura, ottimista e idealista in materia di protezione delle Alpi. L'ufficio Convenzione delle Alpi della CIPRA-Austria è raggiungibile all'e-mail [streicher.cipra@oegnu.or.at](mailto:streicher.cipra@oegnu.or.at) oppure al numero di telefono +43/1/40113-34 o fax +43/1/40113-50.

## Nuovo Comitato direttivo per la CIPRA Germania

AGü. – Stefan Köhler, fino a poco tempo fa referente per la protezione della natura del club alpino tedesco (Deutschen Alpenverein), sostituisce in qualità di neo-eletto presidente Dieter Popp, che deteneva la carica da molti anni. Popp non si è più candidato per motivi di tempo, continuerà tuttavia a partecipare come tesoriere alle attività della CIPRA-Germania. Come vicepresidente sono stati eletti Klaus Hübner del Landesbund für Vogelschutz ed Erwin Rothgang del Deutschen Alpenverein. L'assemblea dei soci ha inoltre deciso di allargare il comitato direttivo di due membri, al fine di consentire ad una fascia possibilmente ampia di associazioni aderenti di partecipare in modo continuativo ai lavori del comitato. È stato eletto a questo incarico Roman Haug, sindaco di Hindelang; per la prima volta un rappresentante di un comune entra a far parte del comitato di CIPRA-Germania. È stata accolta la nuova adesione dell'associazione giovanile Bund Naturschutz e Thomas Frey, suo rappresentante, è stato eletto a far parte del comitato direttivo, in modo da rappresentare anche gli interessi dei giovani.

## È disponibile la relazione sui rifugi alpini

Red. – Nell'ambito della borsa di studio messa a disposizione da Peter Goop come regalo di addio per il direttore dimissionario della CIPRA-International Ulf Tödter, Nathalie Morelle ha attraversato le Alpi a piedi nel 1997 e nel 1998 (CIPRA Info 52/99). Grazie al sostegno dell'associazione SOS-Dolomites e del Settore Natura e paesaggio della Provincia di Bolzano, la sua ricerca ha potuto essere pubblicata. La pubblicazione «Rifugi delle Alpi – Ricerca itinerante attraverso 123 rifugi nei sette Paesi alpini. Spunti per una tutela ambientale pratica e la formazione ambientale dei visitatori», che si rivolge in prima istanza ai gestori di rifugi e ai soggetti attivi nella formazione ambientale, ma è di interesse anche per i frequentatori di rifugi, può essere richiesta direttamente a Nathalie Morelle, Tel./Fax 0044 115 849 31 29, e-mail [nathalie.morelle@gmx.net](mailto:nathalie.morelle@gmx.net) in tedesco, francese e italiano.

### Belle nuove Alpi anche in italiano e francese

La mostra «Belle nuove Alpi» (CIPRA-Info 50/98) è disponibile da qualche tempo anche in italiano e in francese, oltre che in tedesco. Informazioni dettagliate possono essere richieste alla Gesellschaft für ökologische Forschung e.V., Frohschammerstrasse 14, D-80807 München, tel. 0049-89-359 85 86, fax 0049 89-359 66 22.

# No dei ministri alla «Convenzione delle regioni di montagna»

In occasione della loro XII Conferenza l'8 settembre 2000 ad Hannover, i ministri europei di pianificazione territoriale hanno negato il loro appoggio ad una Convenzione europea delle regioni di montagna. La proposta di testo era stata inoltrata dal Congresso dei Poteri Locali e Regionali d'Europa e dall'Assemblea Parlamentare del Consiglio d'Europa.

Red. – La «Convenzione delle regioni di montagna» è sostenuta dall'impegno di dare a tutte le regioni di montagna d'Europa comuni condizioni quadro di sviluppo. A causa delle differenze tra le regioni di montagna, questo testo deve necessariamente cercare il minimo comun denominatore e limitarsi ad affermazioni generali. Per questo tale testo è sostanzialmente privo di forza espressiva. Le reazioni negative alla bozza di Convenzione sono sicuramente basate sul fatto che nessuno si riconosce in affermazioni così generiche. Inoltre il testo parte dal presupposto che le regioni di montagna siano sottosviluppate, il che non corrisponde alla situazione di tutte le regioni di montagna d'Europa.

## Le esperienze della Convenzione delle Alpi

Le esperienze della Convenzione delle Alpi durante più di 10 anni hanno dimostrato che è molto difficile formulare affermazioni in un testo di questo tipo, che siano valide per tutto il territorio alpino. Già all'interno di queste regioni di montagna le differenze tra singoli Länder e regioni sono tali da rendere estremamente difficoltoso trovare formulazioni che abbiano validità per tutte le regioni e che nello stesso tempo portino qualcosa di nuovo. Ciò che vale per esempio per le Alpi Marittime, non è necessariamente sensato per le Alpi austriache.

L'agricoltura nelle Alpi francesi meridionali si deve confrontare con problemi climatici e strutturali diversi rispetto all'agricoltura delle Alpi svizzere. E i problemi aumenterebbero sicuramente se si dovesse regolamentare in un unico articolo i problemi dei trasporti nelle Alpi e nel Caucaso.

## Soluzioni regionali invece di una Convenzione europea

In Europa è presente una moltitudine di regioni di montagna attraversata da frontiere, dal Caucaso ai



© RENAT AG

Balcani, dai Pirenei ai Carpazi. Convenzioni regionali sul modello della Convenzione delle Alpi possono fornire efficaci strumenti per realizzare l'idea di un'Europa delle regioni. In particolare nelle regioni di montagna attraversate da frontiere accordi vincolanti che tengano conto dei peculiari problemi delle aree interessate possono costituire utili strumenti per una soluzione dei problemi costruttiva e adeguata a vantaggio della popolazione e della natura. Tali convenzioni regionali non rappresentano certamente una panacea, ma sono adatte a creare la consapevolezza della necessità di strategie comuni per la soluzione dei problemi.

Questo sistema di convenzioni regionali nel senso dell'Europa delle regioni ha anche il vantaggio di fornire risposte a realtà regionali e può così costituire un contrappeso a normative universalmente valide a livello europeo. La realizzazione del concetto di sostenibilità procede sicuramente non solo attraverso la stesura di convenzioni. Ma il processo verso la loro creazione, basato sul principio di sussidiarietà, promuove la formazione di una consapevolezza che favorisce la ricerca di soluzioni comuni per problemi comuni.



© Gesellschaft für ökologische Forschung e.V., München

## L'Austria abbandona lo studio «Sviluppo sostenibile del sistema trasporti nell'alta Valle del Reno»

**L'anno scorso i Ministri dei trasporti di Austria, Liechtenstein e Svizzera hanno deciso di commissionare uno studio comune sullo sviluppo dei trasporti nell'alta Valle del Reno. In modo del tutto inaspettato ad agosto l'Austria ha abbandonato questa collaborazione.**

Red. – Nella «Letter of Intent», sottoscritta l'8 settembre 1999 dai Ministri dei trasporti di Austria, Liechtenstein e Svizzera, venivano chiaramente definiti gli obiettivi di uno studio comune. Si trattava di rilevare i flussi di traffico attuali e prevedibili e gli effetti degli interventi infrastrutturali programmati in questo territorio. Tutto ciò è da vedere nel contesto di «una riduzione degli effetti negativi e dei rischi derivanti dal traffico intraalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e il loro habitat», principio ancorato all'art. 2, § 2, lit. j della Convenzione delle Alpi.



© Schädler, Triesenberg

Le questioni al centro dello studio sono state successivamente definite con una collaborazione trilaterale e la ricerca è stata commissionata. Il 18 agosto però un direttore di sezione del Ministero austriaco per trasporti, innovazione e tecnologia ha comunicato, in modo del tutto inaspettato, che l'Austria si sarebbe ritirata dallo studio. Non ci sarebbe infatti da attendersi «alcuna conoscenza aggiuntiva sostanziale per concrete decisioni politiche». Nella lettera si afferma che l'impostazione dello studio sarebbe concentrata «in modo unidimensionale a punti di vista ambientali». In realtà nella «Letter of Intent» viene stabilito che lo studio deve indagare gli effetti sulla qualità della vita e sulla qualità dell'ambiente così come sulla qualità dei trasporti e sugli sviluppi territoriali. In tal modo perciò sono presi equamente in considerazione, esattamente nel senso dello sviluppo sostenibile, gli interessi di ambiente, società ed economia. Non è assolutamente fondata quindi l'accusa di un'«impostazione concentrata in modo unidimensionale a punti di vista ambientali».

La CIPRA ha invitato il Cancelliere federale austriaco e i tre Ministri a ritornare sulla decisione. Al momento non è giunta alcuna risposta. Tuttavia il Governo del Vorarlberg, il Land direttamente coinvolto, si è dichiarato disponibile ad assumersi i costi a carico dell'Austria.

### TTPP nel Liechtenstein

Red. – Il 25 settembre il Liechtenstein ha deciso con una maggioranza del 71%, di introdurre parallelamente alla Svizzera una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPP). La tassa interessa il trasporto di persone e merci a partire dalle 3,5 tonnellate. In tal modo viene garantito che la frontiera con la Svizzera continuerà a rimanere aperta. Con l'introduzione della TTPP da parte della Svizzera, se il Liechtenstein non avesse approvato tale provvedimento, sarebbe stato necessario istituire punti di controllo alla frontiera tra Svizzera e Liechtenstein.

#### Svolgere il tirocinio presso la CIPRA?

La Cipro-International offre la possibilità di svolgere il tirocinio presso la sua sede in Liechtenstein. Il tirocinio ha una durata di sei mesi e viene retribuito. Profilo richiesto: Studi di indirizzo scientifico-naturalistico, o eventualmente anche altri indirizzi con interesse a lavorare nel settore della tutela dell'ambiente in una ONG, la padronanza in almeno due lingue parlate nelle Alpi (italiano, francese, sloveno e tedesco).

CIPRA, Im Bletscha 22, FL-9494 Schaan, Tel. 00423 237 40 -30/ Fax - 31, e-mail: [cipra@cipra.org](mailto:cipra@cipra.org)

## 4° Forum alpino in Italia

Red. – La quarta edizione del Forum alpino si è svolta dall'11 al 15 settembre a Bergamo. Il Forum è una piattaforma per il dialogo tra ricercatori e ricercatrici provenienti da tutti i Paesi alpini e dai più diversi settori della scienza. Con «Trasporti» e «Cultura» sono stati scelti due temi che attualmente sono oggetto di accesa discussione nell'ambito della Convenzione delle Alpi. Alcune impressioni:

### Trasporti: più trasporti non significano un'economia migliore

Il tema trasporti è stato uno dei temi principali della manifestazione. Tra i problemi affrontati è apparso di importanza centrale la disgiunzione tra aumento dei trasporti e crescita economica. Mentre in altri settori, come per esempio nel consumo energetico o nei rifiuti, il processo di disgiunzione è stato compiuto anche dall'economia, ciò non si è ancora verificato per i trasporti.

Secondo Rolf Monheim di Bayreuth numerosi centri urbani hanno già attuato questa disgiunzione nell'ambito del traffico e dei trasporti. Ma a livello delle regioni questo approccio non si è ancora imposto. Le Alpi, quale territorio particolarmente sensibile dal punto di vista ecologico, devono accogliere questa sfida. Esse possono diventare un caso esemplare di sviluppo in cui meno trasporti si accoppiano a vantaggi nell'economia.

### Cultura: le lingue delle minoranze tra resistenza e sviluppo

Uno dei seminari della sezione «Cultura» ha affrontato il tema delle minoranze linguistiche, in particolare



© Comune di Bergamo

**A Bergamo,  
si è svolto il  
4° Forum alpino**

il ladino e il romancio. Hans Goebel di Salisburgo ha mostrato il processo e i passi necessari all'affermarsi di una lingua comunitaria che ha diversi idiomi come punto di partenza. Secondo la sua opinione, agli aspetti puramente linguistici si sovrappongono ben presto sensibilità e aspetti storici e psicologici. L'impresa di creare una «lingua scritta comune», affinché una lingua di minoranza possa sopravvivere, non comporta assolutamente secondo questo ricercatore la scomparsa dei diversi idiomi parlati. L'esperienza nei Grigioni con il romancio lo dimostra chiaramente. Un passo importante per il futuro consiste sicuramente nel conferire a queste lingue di minoranza, che rappresentano senza dubbio una componente importante della molteplicità alpina, uno status ufficiale.

### Dialogo delle ONG con la ricerca

Raramente si riesce ad instaurare un dialogo tra ricercatori e rappresentanti di associazioni non governative (ONG). Con perdita di grandi opportunità da ambo i lati. Nel loro lavoro quotidiano le ONG devono costantemente rifarsi a fatti scientificamente fondati. E la scienza da parte sua ha bisogno di partner che «traducano» i suoi risultati e li portino tra la gente. Al Forum alpino le/i rappresentanti di associazioni e iniziative civiche in un seminario sulla «mobilità sostenibile» hanno avuto la possibilità di esporre direttamente alla comunità scientifica internazionale il bisogno di ricerca secondo le ONG. Il risultato del seminario è stato un ampio elenco di domande su diversi aspetti dei trasporti intraalpini e transalpini. Alcuni esempi: continuano a mancare criteri scientificamente fondati per «effetti negativi e rischi tollerabili per l'uomo, la fauna, la flora e il loro habitat» (cfr. Convenzione delle Alpi, art. 2, § 2, lit. j). Si dovrebbe anche istituire, prima sugli assi di transito, una rete permanente di osservazione del traffico e dei suoi effetti. Inoltre non sono disponibili dati sul traffico aereo attraverso le Alpi. Infine non sono state finora condotte ricerche sulle conseguenze della costruzione di strade a grande comunicazione sull'economia regionale.

L'elenco completo delle domande può essere consultato sul sito web della CIPRA-International ([www.cipra.org](http://www.cipra.org)). Dati e informazioni sul Forum alpino 2000 si possono trovare sul sito [www.montagna.org/forum2000/html](http://www.montagna.org/forum2000/html)

*Andreas Weissen, Presidente della CIPRA-International*

