

Commission
Internationale
pour la
Protection
des Alpes

Internationale
Alpenschutz-
kommission

Commissione
Internazionale
per la Protezione
delle Alpi

Mednarodna
komisija za
varstvo Alp

Avstrija
Francija
Italija
Lihtenštajn
Nemčija
Slovenija
Švica



Javne storitve:

Privatizacija splošnega interesa?

Drage bralke, dragi bralci!

«Kot je običajno v zahodnem svetu, sta za skupno blaginjo pristojna politika in država kot njeno orodje,» je v svoji najnovejši knjigi «Država – model v opuščanju» zapisal Erhard Eppler, nekdanji nemški minister za gospodarsko sodelovanje. V tokratni številki biltena CIPRA-Info se bomo tudi mi ukvarjali z vprašanjem, ali je država na področju storitev javnega interesa v resnici postala model, ki je v opuščanju, in kakšne so posledice trenda privatizacije tovrstnih storitev.

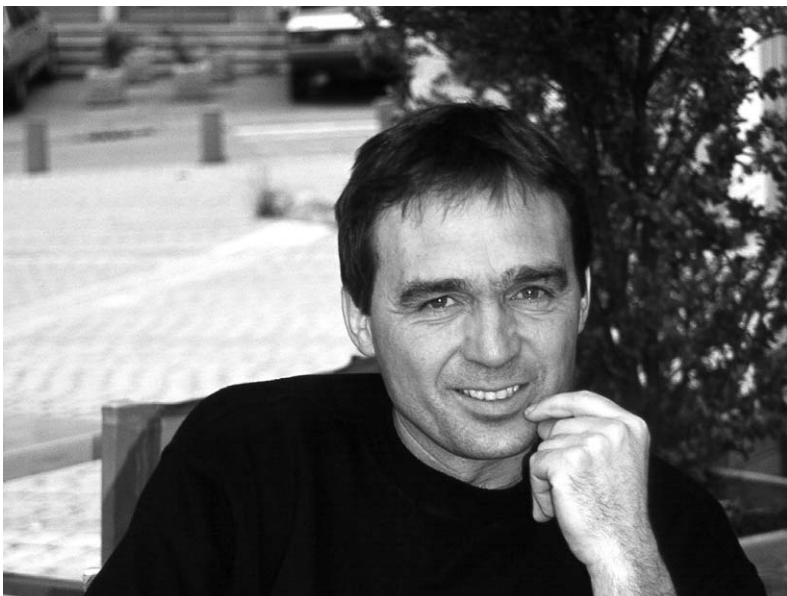
državljanov, previdnostno načelo ali družbena kohezija? Nič o naštetem ne bomo našli v načrtovanem sporazumu Svetovne trgovinske organizacije o trgovanju s storitvami (GATS), ki naj bi urejal čezmejno trgovino s storitvami in katerega cilj je njena vedno obsežnejša liberalizacija. Toliko bolj torej velja poziv državam, regijam in občinam, naj na ta vprašanja poiščejo dolgočasen in trajen odgovor.

V sledečih prispevkih o vodi, prometu, telekomunikacijah, energiji in zdravju bomo poskušali nakazati trende v Evropi in o tej temi sprožiti razpravo. Ta vprašanja imajo osrednjo vlogo pri uveljavljanju trajnostnega razvoja prav na območjih, kot so Alpe na eni strani z gospodarsko cvetočimi središči, na drugi pa s podeželjem, ki je na številnih področjih vedno bolj potisnjeno na rob dogajanja. Trajnosten je lahko le razvoj, ki je zavezan skupni blaginji in ne hitro pridobljenemu dobičku maloštevilnih.

Prisrčen pozdrav



Andreas Götz
Direktor CIPRE-International



Uvodnik

Ali so zasebna podjetja, ki so zaradi svojih naložb zavezana maksimiranju profita in zadovoljstvu delničarjev, sploh še lahko odgovorna za skupno blaginjo? Kako država v procesu privatizacije storitev lahko izpolnjuje svojo obveznost, da skrbi za skupno blaginjo v celoti in ne le tam, kjer to prinaša dobiček? In kako je zagotovljeno, da bodo tisti, ki jih to zadeva, torej državljanke in državljani, resnično odločali o tem, kaj je «splošni interes» in kaj «skupna blaginja»? «Privatizacija t.i. sfero citoyene in citoyen zožuje in državljani nimajo več besede tam, kjer so jo nekdam imeli. In celo kar ljudje pridobijo v uspešno izpeljani privatizaciji, izgubijo kot državljani,» razmišlja Eppler.

Zahteva zasebnega sektorja po nadaljnji privatizaciji tistih storitev splošnega interesa, ki prinašajo dobiček, odpira za družbo pomembna vprašanja. Kakšen pomen ima solidarnost, enakost obravnavanja vseh

VSEBINA



Storitve splošnega interesa

- 4 Ali je liberalizacija javnih storitev naravni zakon?
- 6 Modro zlato – zaželeno javno dobro
- 7 Oligopoli na področju energije na pohodu
- 8 Promet in ozemeljska kohezija
- 9 Zdravstvene storitve izpostavljene pritisku



Bela knjiga/ črna knjiga

- 9 Telekomunikacije – laboratorij EU za liberalizacijo
- 10 Občine, ki ne priznavajo sporazuma GATS
- 10 Na Bavarskem regionalni železniški promet nazaduje



Lyon – Torino

- 11 Resolucija o gradnji novega baznega predora železniške povezave med Torinom in Lyonom

Alpska konvencija

- 12 Le malo novega pri Alpski konvenciji

DYNALP²

- 13 Občine uresničujejo prihodnost v Alpah

Climalp

- 14 Climalp spodbuja pasivno gradnjo na celotnem območju Alp

Alpsko mesto leta

- 14 Alpsko mesto leta 2006 je postal Chambéry

Nacionalni odbori CIPRE

- 15 CIPRA–Južna Tirolska: mlajša sestra CIPRE

Novice

- 16 Letna strokovna konferenca CIPRE 2006: Podnebje – spremembe – Alpe.



Ali je liberalizacija javnih storitev naravni zakon?

Liberalizacija trga storitvenih dejavnosti v Evropi vedno bolj napreduje. A raste tudi dvom civilne družbe. Čeprav številke dokazujejo ravno nasprotno, EU procese liberalizacije ocenjuje pozitivno. STO pa se razglša za braniteljico popolne liberalizacije za vsako ceno.



© Klinik Valens

Bo privatizacija prinesla večjo učinkovitost tudi v zdravstvenem sektorju?

Ur. – V Evropi liberalizacija javnih storitev napreduje z veliko naglico in v ta proces je vključenih vedno več področij. Po zgledu ZDA naj bi sedaj v Nemčiji privatizirali celo upravo nekega zapora!

Varnost javnih storitev je v nevarnosti

V EU so države tiste, ki določajo, katere javne storitve naj bi izvajala zasebna podjetja, in ki ustvarjajo sisteme za nadzor kakovosti, količine in cene ponujenih storitev.

Kompleksnost opravljanja storitev zahteva visoko stopnjo usposobljenosti za njihovo uspešno zagotavljanje. Na podlagi mehanizmov liberalizacije, pritiska konkurence, s tem pa preusmeritve številnih dejavnosti v druga podjetja se niža raven usposobljenosti zasebnih podjetij, ki ponujajo izvajanje javnih storitev. Pretrgana kontinuiteta na kadrovskem področju povzroča izgubo strokovnega znanja in izkušenj, ki jih je mogoče v nujnih primerih le s težavo uporabiti. To je bil tudi eden od razlogov za izpad električne energije v ZDA in Kanadi 14. avgusta 2003, ki je privedel do velikanskih razsežnosti: odkrila ga je posebna delovna skupina, ki je bila zadolžena za analizo takratnih motenj v sistemu.

Liberalizacija v EU manj učinkovita kot načrtovano

Državljeni liberalizaciji nasprotujejo in so vedno bolj aktivni pri zavzemanju za ohranitev stabilnih in varnih struktur. To kaže primer iz Slovenije, kjer so leta 2003 prebivalci na referendumu zavrnilo uvedbo privatizacije državnega železniškega podjetja in telekomunikacij, ali pa iz Švice, kjer so državljani leta 2002 ravno tako zavrnilo liberalizacijo trga z električno energijo.

Da bi Komisija EU podprla usmeritev v liberalizacijo trga storitev splošnega ekonomskega interesa, je leta 2004 objavila poročilo, ki naj bi pokazalo, katere so socialno-ekonomske prednosti odprtja notranjega trga na področju električne energije, plina, prometa oz. vode. Osrednji del analize so vprašanja učinkovitosti, rentabilnosti in konkurence, ki so usmerjena v korist potrošnikom. Številčni podatki, objavljeni v prilogi poročila, ki prihajajo iz uradov Komisije, pa kažejo popolnoma drugo sliko.

Liberalizacija prinaša manj kakovostne socialne storitve

Prva ugotovitev se nanaša na cene, ki jih morajo potrošniki plačati za storitve. Razen na področju zračnega prometa in telekomunikacij je leta 2003 zvišanje cen za te storitve presešlo stopnjo inflacije. Prav tako podatki EU kažejo, da je v zadevnih sektorjih zmanjšanje delovnih mest znašalo 7,5 odstotkov, kar pomeni, da je bilo izgubljenih okoli 600.000 delovnih mest.

Poročilo natančno pojasnjuje produktivnost uslužbencev na področju plina, električne energije in vode. V evropski petnajsterici je bilo v letih od 1979 do 1990 zabeleženo 3,3-odstotno zvišanje produktivnosti na osebo in uro. V tem obdobju praktično ni bilo liberalizacije. Primerjava z ZDA, ki jo je naredila Komisija, kaže, da se je v tej državi, kjer je proces liberalizacije veliko močnejši, v letih od 1979 do 1990 produktivnost povečala za 1,3 odstotek. Argument, da je liberalizacija zgoraj omenjenih storitev nujno potreben ukrep, če naj bi uresničili lizbonske cilje glede konkurence in gospodarske rasti, spodbijajo torej podatki, ki jih je predložila Komisija sama.

Poleg tega po mnenju Komisije pri enakem obravnavanju s socialnega vidika ni bilo mogoče zaznati pomembnejših izboljšav, odkar je odprt trg energije in prometa.

STO in komercializacija storitev

Na razpravo o liberalizaciji javnih storitev vpliva Svetovna trgovinska organizacija (STO). Njena načela so zapisana v Splošnem sporazumu o trgovanju s storitvami (GATS), ki bi na stežaj odprl vrata socialnemu dumpingu in uničevanju okolja, če bi bil sprejet.

Ironija zgodovine je, da so bile osnove GATS ustvarjene leta 1947 v Havani, kjer naj bi Organizacija Združenih narodov (OZN) podpisala listino o ustanovitvi mednarodne trgovinske organizacije. Do ustanovitve ni sicer nikoli prišlo, vendar pa je listina kasneje omogočila oblikovanje Splošnega sporazuma o carinah in trgovini (GATT), ki ga je na pobudo ZDA ratificiralo 33 držav. Leta 1986 se je začel urugvajski krog pogajanj in vprašanje trgovine s storitvami se je spet



© Liechtenstein Bus Gesellschaft

Zemeljski plin, javni promet in električna energija: EU pospešuje odpiranje trgov storitev, vezanih na mreže.

pojavi na dnevnem redu. Cilj je bila ustanovitev stalne organizacije z daljnosežnimi pooblastili neodvisno od struktur OZN, ki naj bi pospeševala široko liberalizacijo kmetijstva, storitev, investicij in intelektualne lastnine.

Marakeški sporazum, ki ga je leta 1994 podpisalo 117 držav, predstavlja osnovo Svetovne trgovinske organizacije. Danes ima STO 149 članov. V nasprotju z drugimi organizacijami ZN vodi STO svoja pogajanja za zaprtimi vrati ter NVO in drugim predstavnikom civilne družbe ne priznava statusa opazovalk. Članice STO so tudi vse pogodbenice Alpske konvencije, posledično pa to zadeva vse regionalne in občinske uprave v teh državah.

«Vse storitve v vseh sektorjih...»

V prvem členu osnutka GATS je storitev definirana «kot vse storitve v vseh sektorjih, razen storitev, ki jih priskrbi država kot javne dobrine.» To so npr. suverene funkcije (policija, vojska, sodstvo ali matični urad). V sporazumu bomo zaman iskali pojme, kot so socialne ugodnosti ali storitve v javnem interesu. Ta sporazum tudi ne priznava zajamčenega dostopa do oskrbe z osnovnimi storitvami, enakega obravnavanja, solidarnosti, previdnostnega načela ali socialne povezanosti.

Treba se je zavedati, da je cilj GATS doseči večjo komercializacijo človekove dejavnosti, ki daleč presega enostavno razširitev trgovine s storitvami. Dvanajst storitvenih področij in 163 podpodročij, ki jih zajema sporazum, zadeva tako izobraževanje kot storitve na področju rekreacije, kulture in športa, pa tudi zdravja, raziskovanja, turizma, prometa, telekomunikacij, okoljskih storitev, kot so voda, energija ali biotehnologija. Zakonite ukrepe, ki jih država sprejme iz socialnih ali ekoloških razlogov, je tako mogoče izpodbijati in jih skladno s terminologijo GATS razglasiti za «nezakonito oviranje trgovine». Primer za to je

bojkotiranje evropskih kmetijskih izdelkov s strani ZDA, ki ga je dovolila STO, potem ko je EU prepovedala uvoz ameriškega mesa govedu, vzrejene s hormoni. Podobna odločitev bi bila lahko vsekakor sprejeta tudi v povezavi z javnimi storitvami.

Komercializacija javnih storitev je dva pomembna zagovornika našla v EU in STO. Ne pozabimo: pogodbenice Alpske konvencije so v Protokolu o urejanju prostora in trajnostnem razvoju prevzele temeljno obveznost, da bodo zagotovile potrebne okvirne pogoje, ki bodo omogočili krepitev sposobnosti delovanja teritorialnih skupnosti v skladu z načelom subsidiarnosti ter upoštevale «storitve v splošnem interesu (...)

© ATTAC



«Na prodaj» – voda je javno dobro, a koliko časa še?



© CIPRA

Telekomunikacije: poskusni laboratorij EU za odpiranje trgov.

V EU se uporabljata pojma «storitve splošnega interesa» in «storitve splošnega gospodarskega interesa».

- «Storitve splošnega interesa» obsegajo storitve, ki so in niso vezane na trg, se izvajajo v interesu javnosti in jih zato organi oblasti povezujejo s posebno obveznostjo zagotavljanja splošne blaginje.
- «Storitve splošnega gospodarskega interesa» pomenijo gospodarske storitve, ki jih države članice ali skupnost povezujejo s posebno obveznostjo zagotavljanja splošne blaginje, in sicer na podlagi merila «splošnega interesa». Pojem «storitve splošnega gospodarskega interesa» torej označuje posebne storitve, ki jih izvajajo velika, med seboj povezana podjetja, npr. promet, poštne storitve, energija in komunikacija.

Modro zlato – zaželeno javno dobro

Reke Pad, Ren, Rona in Donava izvirajo v Alpah. Vloga rezerv sladke vode v Alpah je odločilna pri oskrbi velikih evropskih ravnin z vodo. Modro zlato je javno dobro, ki ima v gospodarstvu vedno večji pomen in katerega trženje zbuja velike želje po dobičku.



© CIPRA

Voda je nedvoumna in izrecna človekova pravica.

Ur. – Leta 2001 so na konferenci v Dohi/Qatar trgovinski ministri držav članic Svetovne trgovinske organizacije sprejeli deklaracijo, ki vodi priznava status trgovskega blaga. Ministri so se sporazumeli, da je treba zmanjšati ali v celoti odpraviti tarifne in netarifne ovire za trgovino z okoljskimi dobrinami in storitvami, kot je npr. voda. Obravnava «modrega zlata» v okviru te konference kaže, kako velik je pravzaprav njegov ekonomski pomen.

Voda – človekova pravica

V nasprotju s tem, kar so odločili ministri v resoluciji iz Dohe, vodo kot nedvoumno in izrecno človekovo pravico varuje mednarodna zakonodaja o človekovih pravicah. Poleg tega je voda varovana v Konvenciji o odpravi vseh oblik diskriminacije žensk, sprejeti leta 1979, in v Konvenciji o otrokovih pravicah iz leta 1989. Danes globalne konvencije o vodi nimamo, kar bo predmet kritike tudi na letošnjem Svetovnem socialnem forumu v brazilskem kraju Porto Alegre.

V EU je voda eno tistih področij, kjer so predpisi, ki ga urejajo, med najstrožjimi. «Voda ni kot ostali tržni proizvodi, ampak je dediščina, ki jo je treba varovati, braniti in obravnavati kot tako,» se glasijo uvodne besede okvirne direktive EU o vodi, ki jo je leta 2000 sprejel Evropski parlament. Oskrba z vodo je v tem dokumentu označena kot storitev splošnega interesa.

V primeru Alp je Alpska konvencija tista, ki predvideva obravnavo področja vode v okviru posebnega izvedbenega protokola. Dejstvo, da se pogodbenice Alpske konvencije še niso odločile, ali bodo pripravile besedilo, je CIPRO spodbudilo, da je s pomočjo skupine strokovnjakov sama izdelala predlog besedila. Ta se sklicuje na to, da je oskrba z vodo, ki je dobre kakovosti in v zadostnih količinah, osnovna naloga pogodbenic. Sicer pa je avstrijsko predsedstvo Alpske konvencije že zagotovilo, da bo to temo uvrstilo na dnevni red v letošnjem letu.

Za izvajanje so potrebne zelo visoke investicije

Vsota nujnih investicij, ki jih morajo izvesti države članice, da bi lahko v praksi uveljavile zahteve okvirne vodne direktive, ki je začela veljati leta 2000, je izredno visoka. Že danes EU predlaga rešitev v sklenitvi javno-zasebnih partnerstev (public private partnership – PPP), pri čemer izhaja iz načel zelene knjige iz

leta 2004, da bi bilo tako lažje zbrati potrebna sredstva in kompetence.

Tudi če so zahteve, ki so za okolje pomembne, v okvirni direktivi povsem legitimne, pozitivne in ambiciozne, pa se v dejstvu, da je le-ta tako tehnično in normativno naravnana, vendarle skrivajo nekateri problemi. Finančni in tudi tehnični cilji lokalne oblasti dejansko silijo k sklepanju pogodb z zasebnimi podjetji, da bi lahko obnovile sisteme oskrbovanja z vodo in odstranjevanja odpadnih voda do roka, ki ga je postavila EU, tj. do leta 2015.

Privatizacija vode kot panacea?

V razpravah o liberalizaciji na splošno in posebej o vodi se kot načelo postavlja «mit» o večji učinkovitosti zasebnih podjetij v nasprotju z javnim sektorjem, a v resničnost te trditve je podvomil celo sam Mednarodni denarni sklad, ki je sicer eden od velikih zagovornikov liberalizacije.

Na ravni EU lahko pravna standardizacija privede do takih tehnoloških zahtev, ki jih lokalne oblasti ne bodo sposobne uresničevati. Nevarnosti, da jim bo odvzet nadzor nad vodo, ne gre podcenjevati. Zaradi odvisnosti potrošnikov od teh storitev je treba opredeliti stroge okvirne pogoje in preprečiti, da bi se investicije v preveliki meri prevalile v potrošniške cene, zlasti v primeru, če je celotna vodna oskrba ali njen del v rokah zasebnih podjetij. Primer kraja Neufchâteau v francoskih Vogezih dokazuje prav to: leta 1990 je ena od podružnic podjetja Vivendi sklenila pogodbo za petnajst let in prevzela sistem upravljanja z vodo in odstranjevanja odpadne vode. Občina je že po dveh letih ugotovila, da je postala cena vode pretirano visoka, zato je poskušala odstopiti od pogodbe, a ji je to uspelo šele enajst let kasneje. To nalogo danes uspešno opravlja eno od občinskih podjetij.



© CIPRA

Tudi gospodarjenje z vodo je ena od strogih zahtev okvirne vodne direktive.

Oligopoli na področju energije na pohodu

Alpe niso le vodni zbiralnik Evrope, temveč tudi njen hranilnik za oskrbo z električno energijo. Na evropskem trgu nastaja pod pritiskom velikih oskrbovalnih podjetij nov položaj: za trg so značilne oligopolne razmere. V liberalizaciji se po eni strani skriva problem kontinuitete oskrbovanja odjemalcev, po drugi strani pa vprašanje vzdrževanja objektov in njihove varnosti.

Ur. – Dostop do energije je temeljna pravica. Čeprav je danes na območju Alp dostop do električne energije zagotovljen za veliko večino odjemalcev, se okvirni pogoji zaradi sedanjega odpiranja trga vendarle spreminjajo. Privatizacija postavlja pod vprašaj univerzalni dostop do te storitve, tudi v tako imenovanih «nerentabilnih» regijah. Tretjina alpskega prebivalstva živi na podeželju, ki za zasebne ponudnike ni tako privlačen. Skladno z Direktivo EU o skupnih pravilih za notranji trg z električno energijo so morale države članice ustvariti okvirne pogoje, s katerimi zagotavljajo izvajanje te storitve splošnega interesa.

«Prosti» trg mora regulirati država

Države so počakale na prve izkušnje z odpiranjem trga in nato pripravile ustrezno zakonodajo. V Avstriji so tako na začetku letošnjega leta v javno razpravo poslali zakonski paket, katerega namen je zagotoviti varno oskrbo porabnikov in boljše varstvo potrošnikov. Spremenjeni okvirni pogoji bi morali poenostaviti tudi postopek zamenjave ponudnika. V Nemčiji, prvi alpski državi, ki je odprla svoj trg, je šele leta 2005, ko je začel veljati novi energetski zakon, začel delovati nov regulacijski organ, katerega naloga je nadzorovati cene električne energije in plina. Pomen teh organov se bo še povečal, kajti na evropskem trgu z energijo bo vedno manj vodilnih ponudnikov, to pa bo s seboj prineslo nevarnost, da bo delovanje manj transparentno in da bodo cene na osnovi sklenjenih dogovorov pretirano visoke.

Od javnih monopolov do zasebnih oligopolov

V EU lahko opazujemo pospešeno nastajanje oligopolnih razmer. Kot je razvidno iz podatkov EU, nadzorujejo tri največja evropska podjetja na področju oskrbe z električno energijo – EDF, RWE in EON – kar 75 % zmogljivosti proizvodnje električne energije v Avstriji in Italiji, 95 % v Franciji in Sloveniji ter 70 % v Nemčiji. V Švici trga za porabnike še niso odprli, vendar pa je tendenca enaka kot v ostalih državah. EDF ima v svojih rokah 40 % delnic največjega švicarskega oskrbovalca z električno energijo.

Položaj, ki je nastal z mednarodnim oligopolnim proizvajalcem, je novost za oblasti, ki so dolžne zagotavljati pravičen dostop do storitev splošnega intere-

sa. Kompleksnost kapitalskih povezav multinacionalnih koncernov državam otežuje nadzorovanje. Tveganje, da bo prišlo na trgu do manipulacij, se povečuje, najsi bo to zaradi dogovorov o cenah med vodilnimi ponudniki ali pa zaradi usklajenega poskusa vplivati na ponujene količine. IFIEC (International Federation of Industrial Energy Consumers) je leta 2004 že potrdil, da je mogoče zaznati motnje v delovanju trga električne energije in da zaradi nastajanja oligopolnih razmer konkurence tako rekoč ni.

Vzdrževanje objektov je pomembno vprašanje

Zaradi liberalizacije trga in privatizacije se zmanjšujejo naložbe akterjev na energetske trgu. Tako, denimo, francosko elektrogospodarsko podjetje EDF kot največji evropski izvoznik od leta 2002 za tretjino zmanjšuje naložbe z ozirom na privatizacijo koncerna. Tak upad naložb lahko dolgoročno povzroči probleme, in to ne le glede oskrbe, temveč tudi varnosti objektov. Prihranki pri vzdrževanju jedrske elektrarne ali pregradnega zidu so hipoteka naše varnosti in varnosti prihodnjih rodov.

Različne stopnje uvajanja liberalizacije v Alpah

Hitrost odpiranja trgov z električno energijo v alpskih državah je zelo različna in odseva politično kulturo posamezne države:

- Liberalizacija trga z električno energijo za vse odjemalce: Nemčija 1999, Avstrija 2001, Lichtenštajn 2005.
- Liberalizacija trga le za velike odjemalce: Italija 1999, Francija 2000, Slovenija 2004. Švica: 2002 – zavrnitev zakona o trgu električne energije na referendumu.

© CIPRA



Tri največja podjetja za oskrbo z električno energije EDF, RWE in EON večinsko nadzorujejo trg.

© CIPRA



Glede na privatizacijo so naložbe v infrastrukturo vse manjše.

Promet in ozemeljska kohezija

V večini alpskih držav je povezanost prebivalcev z javnimi prevoznimi sistemi, ki so v rokah države, zelo močno zamažovala zgodovina države. Zagotavljanje zadovoljive oskrbe s storitvami javnega interesa ob sočasni liberalizaciji ustvarja probleme, ki še niso rešeni. Na preizkušnji je kohezija med mestom in podeželjem.



© CIPRA

150 mio. ljudi v EU se vsak dan prevažajo s sredstvi javnega prometa.

Ur. – Trg javnega izvenmestnega prometa je tisto področje, ki v petnajsterici EU letno nanese okoli 100 mrd. evrov. Število prepeljanih potnikov znaša 150 mio. dnevno, za zagotavljanje teh storitev pa je potrebnih 1,5 mio. delovnih mest. Komisija EU je prepričana, da lahko učinkovitost prometa zagotovi le liberalizacija sistema, zato poskuša ta proces pospešiti. A pri tem je naletela na silovit odpor; postavljene so zahteve po ohranitvi vpliva države, kar bi zagotovilo predvsem obstoj storitev splošnega interesa. Na območju Alp so prizadeta zlasti redko naseljena in zato manj donosna območja.

Javni promet izgublja tržni delež

Učinkovitost storitev splošnega interesa v javnem izvenmestnem prometu se ne meri po višini javnih izdatkov, temveč po razmerju med stroški in storilnostjo, in to na trgu, katerega delovanje izkrivlja financiranje zasebnega individualnega prometa. Javni promet nenehno izgublja tržni delež: v EU se je v letih od 1970 do 2001 delež individualne mobilnosti povečal s 73,8 % na 78,2 %, medtem ko se je delež javnega izvenmestnega prometa zmanjšal s 24,7 % na 16 %. Javni sektor mora zato določiti dolgoročne prioritete. V primerjavi z individualnim prometom je javni izvenmestni promet učinkovitejši tako z vidika varnosti uporabnikov kot tudi z energetskega vidika, ozemeljske kohezije, urejanja prostora in čistosti zraka. Države morajo ustvariti sistem, ki bo stalno zagotavljal tako kakovost.

EU ureja liberalizacijo

Komisija EU meni, da javnega prometa ni mogoče izboljšati brez liberalizacije, zato je leta 2000 predložila osnutek zelo liberalne uredbe, ki ureja osnovno oskrbo v železniškem in cestnem potniškem prometu, da bi tako zagotovila konkurenčnost sistema. Ta uredba je naletela na veliko neodobranje in minilo je že pet let, odkar je njeno sprejemanje začasno zastavljeno. Besedilo je sedaj v predelavi, končna verzija pa naj bi bila pripravljena do začetka prihodnjega leta. Čeprav lahko javni sektor na podlagi razpisov že sedaj sklepa pogodbe o storitvah, lahko le v manjši meri vpliva na preprečevanje nastajanja monopolov in oligopolov med zasebnimi ponudniki.

Za učinkovito izravnavo ni rešitve

Izključno državni model ni bil brez napak, pa naj bo razlog njegova okorna struktura, nezadostna transpa-

rentnost ali premajhna učinkovitost. Z uredbo EU bo javni sektor sicer imel možnost nadaljnega upravljanja s prometnimi sistemi in odločanja, katere javne storitve bodo v ponudbi, vendar bo zaradi konkurence izpostavljen pritisku. To bo treba upoštevati zaradi procesa aktualne regionalizacije v Evropi, ki bo procese odločanja približala uporabnikom tako, da bodo organi regionalnih in lokalnih oblasti dobili večje pristojnosti. V primerjavi z državnimi monopoli ta sistem nima več možnosti, da bi znotraj sistema ustvarjal izravnavo donosnih in nedonosnih dejavnosti. To onemogoča za vse enako, socialno oblikovanje tarif, pri katerem se storitve ne bi razlikovale glede na donosnost. Zunanje izvajanje pooblastil, ne da bi pri tem organom oblasti zagotovili sredstva za opravljanje svojih nalog pri storitvah javnega interesa, zagotovo ni prava rešitev. Vodilne države se tako soočajo z vprašanjem, na katero še ni odgovora, kar so na okrogli mizi o tej temi v okviru OECD leta 2004 potrdili tudi evropski prometni ministri.

Ozemeljska kohezija je v nevarnosti

Leta 2003 se je v EU za konkurenco odprlo približno 25 % trga v javnem izvenmestnem prometu. Legitima pričakovanja potrošnikov in pritisk zasebnih prevoznih podjetij, da bi iztržili čim večji dobiček, se ne ujemajo vedno najbolje, še zlasti velja to za redko poseljena območja. V tamkajšnjih regijah konkurence med zasebnim in javnim ne bo, kajti javni promet ne bo prinesel dobička. Za zagotovitev dolgoročne ozemeljske kohezije med mestom in podeželjem bo odločilen demokratični nadzor.



© CIPRA

Javni promet izgublja tržni delež.

Zdravstvene storitve izpostavljene pritisku

Statistični podatki EU kažejo, da se delež stroškov za zdravstvo v strukturi BPD alpskih držav giblje med 7 % in 11 %. Ekonomski pomen tega sektorja je vedno večji. Če se izrazimo s številom delovnih mest, to pomeni, da je okoli 10 % delovnih mest v Evropi povezanih z zdravstvenim sektorjem. Trg je netipičen, saj temelji na načelih solidarnosti in socialne blaginje in doslej ni bil v celoti podvržen zakonitostim prostega trga.

Ur. – Listina EU o temeljnih pravicah iz leta 2000 poudarja, da «ima vsakdo pravico do preventivnega zdravstvenega varstva in do zdravniške oskrbe v skladu s pogoji, ki jih določajo nacionalne zakonodaje in običaji». V zeleni knjigi iz leta 2003 se EU v razpravi o storitvah splošnega interesa loteva zdravstvenih storitev nekoliko previdneje. V resnici se te storitve v državah članicah uporabljajo različno in so kot socialni dosežki močno zasidrane v kolektivnih vrednostnih predstavah.

Vendar pa je finančna situacija v zdravstvu vseh držav članic izredno kritična. Kot vedno, ko se državne finance znajdejo v težavah, je odgovor na nastali problem v tem, da je treba konkurenci pustiti prosto pot. Tako obstaja tendenca, npr. v Nemčiji, da bi se privatizirale javne bolnišnice. Dolgoročna sposobnost

financiranja zdravstva je ena od strategij EU. A kaj se bo potem zgodilo z dostopom do zdravstvenih storitev za vse ljudi in njihovo kakovostjo, drugima dvema vidikoma strategije EU na področju zdravstva? Tako na tem področju kot tudi na področju mrežno povezanih storitev (promet, voda), bi lahko žrtve odprtja trga postale šibkejše skupine prebivalcev in redko naseljena območja. Z vidika privatizacije bodo lahko ustrezno kakovost in zadovoljivo dostopnost zagotovile le donosne storitve.

Izkušnje iz ZDA kažejo, da lahko tudi v kontekstu komercializacije zdravja pride do skokovite rasti stroškov. Ti dosegajo danes okoli 15 % BDP, kar je 6 % več, kot je povprečje EU. In to kljub dejstvu, da kar 40 milijonov Američanov, to pa je 13 % prebivalstva, nima sklenjenega zdravstvenega zavarovanja.



© Mobiler-Hilfsdienst Feldkirch

Tudi prekomerno hitro staranje prebivalstva je razlog, da se zdravstveni trg stalno povečuje.

Telekomunikacije – laboratorij EU za liberalizacijo

Področje telekomunikacij je v Evropi nekakšen poskusni laboratorij za liberalizacijo. Poročilo o stanju v telekomunikacijskem storitvenem sektorju, ki ga je Komisija EU objavila že leta 1992, je trg telekomunikacij odprlo konkurenci.

Zelena knjiga o liberalizaciji telekomunikacijske infrastrukture in kabelskih televizijskih mrež iz leta 1994 je predpisala tudi časovni načrt. 1. januarja 1998 sta Komisija in Svet uvedla popolno liberalizacijo na področju govorne telefonije. V zelo kratkem času so bile telekomunikacije, nekdanje storitve splošnega interesa, popolnoma privatizirane, ne da bi države članice temu nasprotovale. Le fiksno telefonsko omrežje je obravnavano kot storitev splošnega interesa in se ureja na nacionalni ravni. Za druge trge elektronskih komunikacijskih storitev veljajo le pravila konkurenčnega prava.

Komisija razvoj trga pozorno spremlja in pri tem ugotavlja, ali konkurenca deluje. Februarja 2006 je skupaj z državami članicami EU objavila ekonomsko analizo konkurenčnosti na trgih elektronskih komunikacij in presojo nacionalnih projektov za ureditveni okvir telekomunikacij, ki prispevajo k liberalizaciji. Ta ureditev

zadeva le ponudnike, katerih položaj na trgu je tako močan, da bi lahko uporabnikom preprečevali v celoti izkoristiti prednosti liberaliziranega trga telekomunikacij.

Rezultat analize kaže, da konec leta 2005 trg še ni «dozorel». EU je določila 18 trgov elektronske komunikacije (npr. dostop do javnega telefonskega omrežja, mednarodne telefonske storitve, radijske storitve itd.). Ti trgi se v 25 državah članicah analizirajo in tako obstaja skupaj 450 trgov, ki jih je treba nadzirati. 16 držav članic je ugotovilo, da na enem ali več trgih od skupno 18 trgov elektronske komunikacije, ki jih je določila Evropska unija, konkurenca dejansko ne obstaja. Pet držav je na enem ali na več trgih konkurenco zaznalo le deloma. Od 152 (od skupaj 450) trgov, za katere je bila opravljena analiza, jih 123 ni bilo, 10 jih je bilo deloma in le 19 trgov je bilo v celoti konkurenčnih.

© CIPRA



Nekoč je bila telefonska kabina...

Primer za belo knjigo

Občine, ki ne priznavajo sporazuma GATS



© www.stoppgats.ch

Ur. – Leta 1986 je Svetovna trgovinska organizacija (STO) začela pripravljati besedilo Splošnega sporazuma o trgovanju s storitvami (GATS). Konec leta 2002 so francoski poslanci ugotovili, da bi sporazum ogrozil pravico inštitucij, da varujejo interese in pričakovanja prebivalcev, in odločili so se, da bodo ustrezno ukrepali. Občinski svet v občini Echirolles, ki šteje 30.000 prebivalcev in leži v grenobelski regiji, je potem, ko je izvedel za razpravo v STO o sporazumu GATS, svojo občino razglasil za občino, ki ne priznava sporazuma GATS. Leta 2003 je župan Echirollesa pred

občinskim svetom potrdil, da je tako ravnanje «v skladu z nalogo poslancev, da kritizirajo nedemokratično metodo in da prebivalce seznanjajo o tem, kar se pripravlja na skrivaj».

V tem času se je iz pobude ne le v Franciji, ampak tudi drugod po svetu razvilo pravo gibanje nepričakovanih razsežnosti. Povsod po Evropi se je že več kot tisoč občin razglasilo za občine, ki ne priznavajo GATS. Med njimi so tudi mesta Zürich, Ženeva in Basel z najvišjim številom prebivalcev Švici ter avstrijska prestolnica Dunaj.

Alpska konvencija, Protokol «Urejanje prostora in trajnostni razvoj»

9. člen: Načrti in/ali programi za urejanje prostora in trajnostni razvoj obsegajo na najustreznejši teritorialni ravni in v skladu s posameznimi prostorskimi danostmi, zlasti:

1.a) ukrepe, ki tam živečemu prebivalstvu omogočajo zadovoljive možnosti za zaposlitev in zagotavljajo oskrbo z blagom in storitvami, potrebnimi za družbeni, kulturni in gospodarski razvoj, ter enake možnosti.

Mreža si prizadeva zaustaviti tekoča pogajanja o GATS-u, katerih cilj je privatizacija javnih storitev v najširšem pomenu, saj bi bile tako izpolnjene zahteve multinacionalnih koncernov, ki delujejo na storitvenem področju. Prav tako mreža zahteva, da se kakovost javnih storitev ne sme zmanjšati in da se v primeru podpisa omenjeni sporazum ne sme uporabljati.

Primer za črno knjigo

Na Bavarskem regionalni železniški promet nazaduje



© www.pro-bahn.de

Privatizacija Nemških železnic negativno vpliva na posamezne odseke regionalnega železniškega prometa.

Tudi če se bosta zvezna vlada in zvezni parlament do zgodnjega poletja odločila za vstop Nemških železnic na borzo, lahko potniki že sedaj vsak dan občutijo posledice privatizacije, ki je bila izvedena leta 1994. Ker nameravajo v Nemških železnicah do leta 2010 zmanjšati 8% od skupno 65.000 km tirov in četrtno vseh kretnic in križišč, nastajajo v železniškem prometu ozka grla. Zaradi premajhnega števila prehitevalnih tirov in izogibalšč je takojšen odziv na motnje v prometu že sedaj močno oviran.

Kapitalski donosi, ki naj bi jih Nemške železnice dosegle na borzi, so uresničljivi le z radikalnim zmanjšanjem osnovnih sredstev, to pa na Bavarskem zadeva zlasti regionalne železniške proge. Med krajema Murnau in Oberammergau že danes lahko občutimo, kaj pomeni, če je železnica «na borzi»: obnovljenih je

bilo sicer 10 kilometrov starih tirov, vendar šele po dolgoletnem zavlačevanju in le s pomočjo izdatnih zveznih in deželnih subvencij.

A kljub temu je bilanca vse prej kot pozitivna: nameravana gradnja križišča v Altenau je propadla, od nekdanjega števila železniških tirov v Oberammergau so sedaj le še ostanki in od takrat dalje v Oberammergau tudi ne vozijo več posebni vlaki. Površine, ki niso bile več v uporabi, je z dobičkom prodalo nepremičninsko podjetje Nemških železnic. V turističnem središču Oberammergau sta okence za prodajo vozniških kart in čakalnica zaprta. Tudi projekt o nujno potrebnem povečanju hitrosti na tamkajšnji progi, ki so ga še pred leti napovedovali – na progi, dolgi 24 kilometrov, traja vožnja celih 40 minut – je preložen. Tak poslovni model «integrirane železnice» podjetju zagotavlja dohodek, lastništvo nad infrastrukturo pa je jamstvo, s katerim zahteva javne subvencije in grozi, da bo treba v nasprotnem primeru progo ukiniti. Tisti, ki pri tem izgubljajo, so potniki, saj ne morejo več potovati z zanimivo krajevno železnico. Trajna in uspešna rešitev problema bi bila v tem, da ostane lastnik regionalne železniške infrastrukture javni sektor in da z njo upravljajo na regionalni ravni. Vir: PRO BAHN Oberbayern e.V., www.pro-bahn.de

Alpska konvencija, Protokol «Promet»

10. člen: 1. Da bi se bolje izkoristila posebna primernost železnice za obvladovanje prometa na velike razdalje kot tudi njeno omrežje za prometno povezanost gospodarstva in turizma alpskih regij, bodo pogodbenice podpirale v okviru svojih pristojnosti **e)** povečano uporabo železnice in vzpostavitev uporabnikom prijaznih sinergij med potniškim daljinskim in regionalnim kot tudi lokalnim prometom.

Resolucija o gradnji novega baznega predora železniške povezave med Torinom in Lyonom

Predsedstvo Mednarodne komisije za varstvo Alp (CIPRA), 21. januarja 2006 v Schaanu (Lihtenštajn)

Mednarodni sporazum o gradnji železniške proge med Torinom in Lyonom, ki sta ga sklenili italijanska in francoska država, je zastavljen cilj, da bosta pogodbenici predor odprli za promet med letoma 2012 in 2016. Predor pod Gotthardom, ki ima primerljivo dolžino in za katerega so se dela začela že leta 1999, bo – za primerjavo – predan prometu med letoma 2015 in 2016.

Poskusna vrtanja na gradbišču na francoski in italijanski strani so se že začela, kar je privedlo do tega, da so se prebivalci doline Susa gradnji nove železniške povezave med Torinom in Lyonom uprli. Kritična ocena, ki jo je o projektu podalo gibanje za ohranitev doline Susa, zahteva politične odgovore ter natančno določitev tehničnih in ekonomskih vidikov projekta na obeh straneh meje.

Predvsem pa so protesti pokazali, da v procesu odločanja niso bili upoštevani nujno potrebni ukrepi, s katerimi bi k soodločanju pritegnili prizadeto prebivalstvo in lokalne skupnosti.



© CIPRA-Italia

Lokalne oblasti nasprotujejo gradnji baznega predora Lyon-Torino.

RESOLUCIJA O GRADNJI NOVEGA BAZNEGA PREDORA ŽELEZNIŠKE POVEZAVE MED TORINOM IN LYONOM ZA TOVORNI PROMET MED FRANCIJO IN ITALIJO

CIPRA-International

1. izraža solidarnost s prebivalci doline Susa in zahteva, da italijanske in francoske oblasti sprejmejo ustrezne ukrepe, ki bodo v projekt nove železniške povezave med Torinom in Lyonom vnesli večjo preglednost in vključili lokalne skupnosti;
2. meni, da je v duhu Alpske konvencije prednostna naloga preusmeritev tovornega prometa s ceste na železnico, zato gradnji nove železniške povezave med Lyonom in Torinom ne nasprotuje brez utemeljitve, temveč zahteva, da se pred vsako izvedbo ocene določijo jasni, verodostojni in prepričljivi cilji za izvedbo preusmeritve tovornega prometa s ceste na železnico, za uresničitev katerih si je treba prizadevati prek davčnih ukrepov, gospodarskih spodbud in ukrepov za usmerjanje prometa;
3. prav tako zahteva, da se francoske in italijanske oblasti dokončno odpovedo gradnji nove čezalpske ceste infrastrukture, kar vključuje podvojitve cestnih predorov pod Fréjusom in Mont Blancom, zahteva pa tudi obveznost investiranja v obsežno storitveno ponudbo železniškega prometa, zaradi česar bi bilo mogoče opustiti gradnjo novih cest in zmanjšati obseg daljinskega prometa;
4. izraža dvom, da sedanje napovedi razvoja prometa upravičujejo obsežne naložbe v infrastrukturo, ki se bo v najboljšem primeru lahko začela uporabljati šele leta 2025, medtem ko so zaradi izredno kritičnih razmer, ki vladajo na najbolj obremenjenih vozliščih in odsekih železniških omrežij, nujno potrebne naložbe in take storitve, ki bodo zagotavljale konkurenčnost in zanesljivost tovornega in potniškega prometa;
5. je mnenja, da je zaradi uvedbe tako celovitega projekta treba temeljito preučiti njegove tehnične, ekološke in ekonomske vidike in to nalogo zaupati mednarodnim strokovnjakom, kar bo zagotovilo preglednost delovanja in obveščeno javnosti.

Dominik Siegrist, predsednik CIPRA-International

Stefan Köhler Predsednik CIPRE-Nemčija	Patrick la Vagnerèse Predsednik CIPRE-Francija	Damiano Di Simine Predsednik CIPRE-Italija	Wolfgang Nutt Predsednik CIPRE-Lihtenštajn
Monika Suter, Christine Neff Sopredsednici CIPRE-Švica	Norbert Weixlbaumer Predsednik CIPRE-Avstrija	Jernej Stritih Predsednik CIPRE-Slovenija	Roman Zanon Predsednik CIPRE-Južna Tirolska



© CIPRA-Italia

Dolina Suse: največje protestno gibanje proti prometni infrastrukturi v zgodovini Alp.

Le malo novega pri Alpski konvenciji

Prvič v zgodovini Alpske konvencije so pogodbenice pozvane k predstavitvi uresničevanja te pogodbe. A s tem imajo nemalo težav. Poleg tega poskuša Francija izničiti pomen prometnega protokola in zdi se, da bo tudi dolgo napovedovana deklaracija o prebivalstvu in kulturi prava polomija.



© CIPRA

Avstrijski okoljski minister Pröll ima v vlogi predsedujočega Alpski konferenci do konca leta še veliko dela.

Ur. – Pogodbenice so morale lani prvič – nato pa bo to sledilo vsake štiri leta – predložiti poročilo o tem, kako izpolnjujejo obveznosti, ki jih nalagajo Alpska konvencija in izvedbeni protokoli. Več pogodbenic omenjenega poročila ni oddalo pravočasno oziroma v vseh jezikih konvencije, Monako pa do konca redakcije tokratne številke biltena CIPRA–Info poročila sploh ni predložil, čeprav je rok za to potekel že konec lanskega avgusta.

Upravni in sodni organi ne poznajo Alpske konvencije

Na podlagi poročanja o upoštevanju obveznosti Alpske konvencije imajo alpske države in EU vsake štiri leta priložnost, da pokažejo, kaj so v tem času naredile. Istočasno naj bi o pomanjkljivostih pri uresničevanju potekala po možnosti javna razprava in iskale naj bi se poti za njihovo odpravo. Te pomanjkljivosti se, denimo, kažejo v tem, da so le v Avstriji in deloma Sloveniji poznani primeri odločb sodnih in upravnih organov, ki se izrecno opirajo na Alpsko konvencijo in pripadajoče protokole. Kaže, da skoraj v vseh državah upravi in sodiščem, ki morajo izvajati ta zakon, pravno veljavna zakonska besedila v pretežni meri niso poznana.

Z delom zamuja tudi Odbor, zadolžen za preverjanje nacionalnih poročil o izvajanju Alpske konvencije. Po eni strani je razlog za to v dejstvu, da oddajajo pogodbenice poročila z zamudo, po drugi strani pa Stalni sekretariat Alpske konvencije kadrovsko še vedno ni popolnjen in svojega dela ni mogel opraviti pravočasno. Poleg tega je postopek za tako obsežno poročanje o izvajanju konvencije in osmih izvedbenih protokolov za pogodbenice popolnoma nova izkušnja. Javnosti in organizacijam s statusom opazovalk dajejo poročila seveda odlično priložnost za pregled stanja. CIPRA se bo zato zavzela, da se poročila ne bodo izgubila v predalih, temveč da bodo postala podlaga za učinkovitejše izvajanje Alpske konvencije.

Francija ogroža prometni protokol

CIPRA se je skupaj z drugimi organizacijami zavzela, da Evropska unija podpisa prometnega protokola ne bo umaknila s prednostnega seznama, kot je bilo sprva načrtovano, in bila pri tem uspešna. Sedaj bo treba izvesti pritisk na avstrijsko predsedstvo EU, da bi Svet tudi dejansko sprejel sklep o podpisu. Sicer pa je EU 9. januarja 2006 podpisala protokole o energiji, varstvu tal in turizmu.

Težave pri podpisu prometnega protokola pa sedaj pripravlja Francija, ki je lansko leto ratificirala vse protokole Alpske konvencije, ki jih dotlej še ni ratificirala. Skupaj z ratifikacijo prometnega protokola je predložila obilico pridržkov, zaradi katerih je izvajanje prometnega protokola postalo načeloma vprašljivo. CIPRA je v dopisu, naslovljenem na francosko okoljsko ministrico, izrazila svoje nestrinjanje in okoljske ministre ostalih pogodbenic prometnega protokola pozvala, da pri Franciji ustrezno posredujejo. Avstrijski okoljski minister Josef Pröll, trenutno predsedujoči Alpske konference, je CIPRI že odgovoril, da bo Avstrija «skrbno pazila na to, da se obveznosti iz prometnega protokola ne bodo zmanjšale ali celo odpravile». Tudi lihtenštajnski in nemški okoljski minister sta v dopisu CIPRI izrazila zaskrbljenost zaradi ravnanja Francije.

Področje prebivalstva in kulture še vedno zanemarjeno

Namesto pravno zavezujočega protokola načrtujejo pogodbenice Alpske konvencije za področje prebivalstva in kulture politično deklaracijo. Izvajanje deklaracije naj bi nadzoroval Odbor za preverjanje. A obstoječi osnutek besedila deklaracije je napisan v zastarelem duhu, ni sodoben in ni usmerjen v prihodnost. Poleg tega v njem mrgoli formulacij, kot so «Pozdravljamo», «Priznavamo» ali «Prizadevali si bomo», kar dejansko onemogoča preverjanje izpolnjevanja obveznosti. CIPRA je zato pripravila sodobnejšo in v večji meri zavezujočo deklaracijo ter jo predložila v pregled državam, odločitev o njej pa bo sprejeta na ministrski konferenci novembra letos.



© CIPRA

Pridržki Francije glede prometnega protokola ogrožajo napredek pri Alpski konvenciji.

Občine uresničujejo prihodnost v Alpah

Švicarski sklad za varstvo narave MAVA bo namenil finančna sredstva za projekt Omrežja občin «Povezanost v Alpah», ki bo nadaljevanje projekta Dynalp, in tako omogočil, da se bodo rezultati, doseženi v okviru projekta CIPRE «Prihodnost v Alpah», začeli uporabljati tudi v praksi.

Ur. – Sklad MAVA bo Omrežju občin za naslednje tri-letno obdobje zagotovil finančno podporo v višini 1,275 mio. evrov. Cilj podpore je uporaba rezultatov projekta «Prihodnost v Alpah» v praksi. Rezultati omenjenega projekta bodo torej na lokalni ravni neposredno vključeni v delovanje številnih občin v različnih državah.

Prvi del projekta DYNALP, ki ga je izvajalo Omrežje občin «Povezanost v Alpah», je finančno podprl program INTERREG IIIB. Projekt se bo iztekel junija, ko bo na podlagi analize šestih projektov vprašanj (gl. besedilo v okvirčku) že mogoče prikazati konkretne rezultate projekta CIPRE «Prihodnost v Alpah».

Alpska konvencija konkretno

Cilj nadaljevalnega projekta DYNALP je – kot že pri prvem projektu «DYNALP I» – uresničevanje protokolov Alpske konvencije, medsebojno povezovanje občin naj bi se še nadalje krepilo. Predvidene so različne dejavnosti: projekti v posameznih občinah ter skupne prireditve, dogodki in instrumenti, ki bodo spodbujali medobčinsko povezovanje.

Osrednja točka in obenem največja proračunska postavka v projektu DYNALP² bodo projekti, ki se bodo izvajali na ravni posameznih občin, saj te lahko tako konkretno prispevajo k uresničevanju vsebine protokolov Alpske konvencije in rezultatov, pridobljenih v projektu «Prihodnost v Alpah». Predvideno je, da bodo sredstva za projekte v vrednosti od 20.000 do 40.000 evrov subvencionirana do 50 %. Do sredstev iz projekta bodo upravičene tiste občine, ki so članice Omrežja občin «Povezanost v Alpah».

Prireditve, ekskurzije, izmenjava

Odločitev o dodelitvi projektovnih sredstev naj bi bila sprejeta pravočasno, tako da bodo občine imele dovolj časa za projektno delo. Projekte bo izbrala žirija v enaki sestavi kot pri izboru nagrajencev natečaja v okviru projekta «Prihodnost v Alpah».

Za delo v občinah pa bodo izrednega pomena tudi prireditve, na katerih si bodo lahko udeleženci izmenjali izkušnje. V začetnem obdobju delovanja omrežja so bila taka srečanja bolj splošnega značaja, namenjena pa so bila vzpostavljanju omrežja in medsebojnemu spoznavanju. Kasneje so bila srečanja pripravljena glede na določeno temo, v okviru projekta DYNALP pa organizirana v obliki t.i. cluster workshops, ki so upoštevala potrebe najaktivnejših občin. V nadaljevalnem projektu DYNALP bodo pomembno vlogo imele tako delavnice o specifičnih temah kot tudi ekskurzije. Poleg manjših delavnic in ekskurzij sta v načrtu tudi dve do tri večje vsealpske konference, ki bodo obravnavale najpomembnejše projektne teme.

Uvodna prireditev bo 20. maja 2006

Uvodna prireditev DYNALP² bo skupaj z zaključno prireditvijo DYNALP in konferenco CIPRE oz. Prihodnosti v Alpah potekala od 18. do 20. maja 2006 v nemškem kraju Bad Hindelang. Na konferenci bodo v soboto, 20. maja 2006, predstavljeni tudi rezultati raziskave o strokovnem znanju in izkušnjah, pridobljenih v okviru projekta «Prihodnost v Alpah». Občine se bodo lahko tako seznanile s prvimi idejami in informacijami ter jih uporabile pri izvajanju svojih projektov.



Projekt DYNALP² bo v praksi uresničeval rezultate «Prihodnosti v Alpah», npr. na zavarovanih območjih.

Vsebinsko podlago za projekt upravljanja z znanjem «Prihodnost v Alpah» tvori naslednjih šest sklopov vprašanj:

1. Kako uspešno je mogoče izkoristiti potenciale za ustvarjanje verig proizvodov in storitev z visoko dodano vrednostjo na regionalni ravni?
2. Kaj pripravi ljudi do tega, da ne glede na gospodarske in ekološke možnosti živijo na območju Alp? Kako je mogoče krepiti socialno kompetenco posameznika in skupnosti?
3. Pod kakšnimi pogoji so velika zavarovana območja instrumenti trajnostnega razvoja in hkrati ustrezni instrumenti za varovanje biotske raznovrstnosti?
4. Kako se med seboj povezuje mobilnost in strukturni razvoj prostora? Katere rešitve so na voljo za hitro rastoči priložnostni in turistični promet ter promet dnevnih migracij?
5. Katere nove oblike odločanja so perspektivne pri dogovarjanju o pravicah do rabe prostora z vidika trajnostnega razvoja?
6. Kako vplivajo politike in predpisi na prihodnji prostorski razvoj? Kako jih je treba prilagoditi, da bi v večji meri prispevali k trajnostnemu razvoju? Kako je mogoče izboljšati procese vrednotenja politik in raziskovanja, da bi zmanjšali razkorak med priporočili in izvajanjem v praksi?

Climalp spodbuja pasivno gradnjo na celotnem območju Alp

CIPRA v svojem projektu climalp, ki ga izvaja na celotnem alpskem območju, ne propagira le gradnje pasivnih hiš, temveč energijsko učinkovito gradnjo iz domačega lesa in obnovo stavb na splošno.



© Projektbüro Waldhör

«Schiestlhaus», prva planinska kočja, zgrajena po standardih pasivne gradnje, leži na 2.154 metrih n.v. na gori Hochschwab v Avstriji.

Ur. – V večini alpskih držav že leto dni potekajo različne dejavnosti, katerih namen je širjenje in uporaba znanja, ki je bilo s tega področja zbrano leta 2004, sedaj pa obstaja v obliki poročila in na spletni strani v štirih jezikih. Projekt sofinancirajo Kneževina Lihtenštajn, različni zasebni skladi in v posameznih alpskih državah tudi številni drugi sofinancerji.

V ta namen je bilo treba najprej vzpostaviti mrežo multiplikatorjev. V sodelovanju z nacionalnimi odbori CIPRE se je to zgodilo v kratkem času in tako je danes zbranih okoli 2000 ustreznih naslovov iz celotnega alpskega prostora. Odgovorni za projekt climalp so poleg tega izdelali natančne okvirne pravne pogoje in možnosti za pridobitev finančne podpore za gradnjo nizkoenergijskih hiš iz lesa domačega izvora. Prek vzpostavljenih stikov so v Italiji, Franciji in Avstriji že organizirali prve informativne prireditve, ki so bile zelo dobro obiskane.

Januarja letos je bilo v Schaanu v Lihtenštajnu mednarodno srečanje, na katerem so si odgovorni za projekt climalp lahko izmenjali izkušnje in razpravljali o nadaljnjem delovanju, obenem pa iskali možnosti, kako bi lahko sodelovanje še okrepili. Pokazalo se je, da se koncepti delovanja v obdobju od leta 2006 dalje med seboj v nekaterih točkah zelo razlikujejo, kar velja tudi za izhodišča in okvirne pogoje. Poleg domačih in mednarodnih prireditev ter ekskurzij sta, denimo, predvidena natečaj in ustanovitev tako imenovanih empiričnih skupin. Odgovorni so se strinjali, da bi bila lahko zainteresirani za projekt climalp različna društva z območja Alp. Na področju obnove in novogradnje planinskih postojank je še veliko možnosti za energijsko varčno gradnjo z lesom regionalnega izvora, kar dokazujejo uspešno izvedeni primeri iz Avstrije in Švice.

Več informacij na <http://www.climalp.info> (de/fr/it/sl)

Alpsko mesto leta 2006 je postal Chambéry

V vlogi alpskega mesta leta 2006 se bo francoski Chambéry soočil z izzivi in pokazal, kako se lahko v mestu uresničujejo cilji Alpske konvencije in trajnostnega razvoja in kako jih je mogoče obuditi v življenje.



© Chambéry Promotion

Uvodno dejanje v Chambéryju: L. Besson, župan Chambéryja, H. Buhl, župan Sonthofna, alpskega mesta 2005, C. Patron, predsednica IS Alpsko mesto leta (od d. proti l.).

Ur. – Chambéry je zato v ta namen pripravil bogat program mednarodnih in domačih prireditev in dejavnosti, ki se bodo odvijale skozi vse leto.

Alpsko mesto leta izbere vsako leto mednarodna žirija, ki jo sestavljajo predstavniki alpskih organizacij, tj. Delovne skupnosti alpskih mest, CIPRE–International in Pro Vite Alpine. Za leto 2006 je izbrala Chambéry, ki že vrsto let skrbi za gorski svet, saj je v tem mestu sedež številnih gorskih organizacij, prav tako pa se tu zvrsti veliko prireditev z gorsko tematiko. Še zlasti je žirijo navdušilo prizadevanje Chambéryja na področju zavarovanih območij.

15. junija 2006 bo alpsko združenje arhitektov in inženirjev organiziralo strokovni posvet in ga posvetilo problematiki naravnih nesreč na gorskih območjih. Druge prireditve z mednarodno udeležbo so junijsko srečanje strokovnjakov za gorski gozd, konferenca predstavnikov evropskih gorskih območij 8. junija, na

kateri bodo obravnavali sodelovanje med gorskimi regijami, mednarodna konferenca na temo obmestnih zavarovanih območij, od 23. do 26. novembra pa še festival gorskih poklicev. Dolgoročen prispevek bo tudi alpska enciklopedija, ki jo bo novembra izdala založba Glénat.

Za avstrijskim Beljakom, italijanskim Bellunom, slovenskim Mariborom, nemškim Bad Reichenhallom, francoskim Gapom, švicarskim Herisauom, italijanskim Trentom in nemškim Sonthofnom je Chambéry drugo francosko mesto, ki je tako postalo že deveto alpsko mesto leta.

Več informacij na www.mairie-chambery.fr (fr), www.alpskomesto.org (de/fr/it/sl)

Mlajša sestra CIPRE

V pisanem krogu sedmih nacionalnih odborov CIPRE se kot edini območni odbor pojavi tudi CIPRA–Južna Tirolska. Njeno uradno ime je Krovno združenje za varstvo narave in okolja, ustanovljena pa je bila leta 1982.

S CIPRO so bili prvi stiki navezani kaj kmalu po njeni ustanovitvi. Že leta 1984 je postalo združenje Ciprin kontaktni naslov za Italijo, leta 1986 pa se ji je tudi priključilo kot regijski odbor. Ko je bila šest let kasneje ustanovljena CIPRA–Italija, se je zdelo, da bo to konec CIPRE–Južna Tirolska, a posebna ureditev je krovnemu združenju vendarle omogočila, da je ohranilo status neposrednega člana CIPRE.

Južna Tirolska kot mikrokozmos

CIPRA–Južna Tirolska deluje v alpskem mikrokozmosu: v deželi že od nekdaj živijo pripadniki nemškega, italijanskega in ladinskega materne jezika; tu so vinorodna območja s sredozemskim vplivom in visokogorske krajine, urbana kultura in življenje, značilno za podeželje, gorsko kmetijstvo in industrija visoke tehnologije. Vse to, povezano z močno politično avtonomijo, ki jo Južna Tirolska uživa znotraj Italije, je majhno pokrajino, ki ne šteje niti pol milijona prebivalcev, spremenilo v gospodarsko cvetočo državo v državi – z vsemi prednostmi in pomanjkljivostmi.

Medtem ko se CIPRA–International suče po diplomatskem parketu in nacionalni odbori CIPRE domačim vladam gledajo pod prste, je CIPRA–Južna Tirolska čisto običajna okoljevarstvena organizacija, ki deluje na lokalni ravni in v znak protesta odide tudi na ulico, ko je to potrebno. S podporo okoli dvanajstih članskih organizacij CIPRA–Južna Tirolska skrbi tako za drevo, ki mu grozi posek, kot poskuša preprečiti gradnjo centra za motošport, ki bi negativno vplival na okolje, ali pa celo brennerskega baznega predora. Pri skupnem delovanju vseh nacionalnih odborov CIPRE južnotirolska podružnica nastopa kot njihova mlajša in predrzna sestra, ki zna politike prijeti za besedo in odkriti uničevalce narave. In da pri tem ne postopa vedno obzirno, je razvidno iz dejstva, da v primeru okoljskih kaznivih dejanj vedno sproži sodne postopke zoper deželno upravo.

Tveganje in priložnost obenem

S tem pa smo že pri dejanskemu problemu, ki pesti

CIPRO–Južna Tirolska: kaj pravzaprav sploh lahko dosežejo naravo– in okoljevarstveniki v deželi, ki plava v denarju, kjer ima deželni glavar, ki avtokratsko vlada že več kot petnajst let, očiten namen zabetonirati deželo od vrha do tal, kjer se njeni prebivalci počasi prebujajo iz sna Trnjulčice in šele spoznavajo, da morajo varstvo lastne domovine vzeti v svoje roke? Že pred dvajsetimi leti je eden od predstavnikov CIPRE–Južna Tirolska dejal, da je najboljše varstvo narave pomanjkanje denarja. A sredstev je še vedno dovolj, da je mimo vsake vasi mogoče velikodušno zgraditi obvoznico, odpreti za promet vsako planino, na vsakem pobočju urediti smučarsko progo in vsak potoček osrečiti s hidroelektrarno, medtem ko javni promet životari.

Mala Južna Tirolska se vedno bolj spreminja v kuliso, v Potemkinovo vas. Intaktnemu svetu visoko subencioniranega reklamiranja turizma, slanine in jabolk stojita nasproti uničevanje krajine in zrak vedno slabše kakovosti. Medtem ko so mesta, kot so Bolzano, Merano, Bressanone, Brunico (in še nekatera druga), zaradi povišanih vrednosti finega prahu v zimskem času deloma zaprta za avtomobilski promet, lahko brennerska avtocesta kot največji linearni vir emisij nemoteno onesnažuje zrak. V marsikateri turistični občini tako imenovani gorski zrak najbrž ni prav nič boljši od zraka v večjih mestih, od koder prihajajo številni gostje, ki iščejo sprostitev in počitek.

Na Južnem Tirolskem so v malem nakopičeni problemi, ki jih CIPRA rešuje v večjem obsegu. CIPRA–Južna Tirolska sama odloča o utripu življenja, pozna priložnosti in tveganja življenja v Alpah iz prve roke. In se v vlogi mlajše sestre v krogu «starejših» odborov CIPRE zelo dobro počuti.

CIPRA–Južna Tirolska c/o Dachverband für Natur- und Umweltschutz, Kornplatz 10, I-39100 Bozen, tel.: 0039-0471 97 37 00, faks: 0039-0471 97 67 55, e-naslov: info@umwelt.bz.it, web: http://www.umwelt.bz.it (de)



Roman Zanon, predsednik CIPRE–Južna Tirolska



Klaus Prokopp, direktor CIPRE–Južna Tirolska



Protestna akcija proti urejanju zemljišča za motodrom in testiranje oklepnih vozil – Frizzi Au (Italija).

Člani:

Alpenverein Südtirol, Lia per Natura y Usanzes, Arbeitsgemeinschaft für Natur- und Umweltschutz Pustertal, Südtiroler Gesellschaft für Gesundheitsförderung, Arbeitsgemeinschaft für Vogelkunde und Vogelschutz Südtirol, Südtiroler Schützenbund, Arbeitskreis Südtiroler Mittelschullehrer, Südtiroler Tierschutzring, Arche B, Tourismusverein «Die Naturfreunde» Meran, Bund alternativer Anbauer, Umweltschutzgruppe Vinschgau, Heimatpflegeverband Südtirol, Verband Südtiroler Berg- und Skiführer

Letna strokovna konferenca CIPRE 2006

Podnebje – spremembe – Alpe. Turizem in prostorsko načrtovanje pod vremenskim stresom



© Gesellschaft für ökologische Forschung

Snežni topovi: preprečevanje simptomov v kontekstu segrevanja podnebja.

Ur. – Alpe veljajo za sistem zgodnjega opozarjanja na posledice podnebnih sprememb: dvig povprečne temperature v Alpah je bil v zadnjih petdesetih letih z 1,5 °C dvakrat večji kot svetovno povprečje, do konca 21. stoletja pa je napovedan nadaljnji dvig temperature še najmanj za 1,5–6 °C. Za primerjavo: temperaturna razlika od zadnje ledene dobe do danes je znašala le 4 °C. Svetovni podnebni sistem se zelo počasi odziva na spremembe, tako da se radikalnim posledicam pogosto ne bo mogoče izogniti, tudi če bi prišlo do poostrelega izvajanja mednarodnih ciljev varstva podnebja na globalni ravni.

Istočasno se na podnebne spremembe še posebej občutljivo odziva alpski prostor, kjer lahko pričakujemo vedno več ekstremnih vremenskih dogodkov (deževja, snežne padavine) in premik meje permafrosta, posledica česar bodo pogostejši plazovi, blatni tokovi, poplave in škoda zaradi viharjev. Po napovedih se bo znižala tudi višina zimске odeje, kar bo v nižjeležečih turističnih krajih zelo omejilo možnosti zimskošportnih dejavnosti. Konferenca se bo posvetila predvsem vedno večji ogroženosti alpskih regij zaradi naravnih nesreč in posledicam podnebnih sprememb za alpski turizem. Kako naj se prostorsko načrtovanje prilagodi vedno pogostejšim ekstremnim vremenskim dogodkom?

Katere nove zasnove obstajajo pri obvladovanju z vse pogostejšimi naravnimi nesrečami? Ali so naložbe v snežne topove trajnostna odločitev, katere so še druge alternative, ki ne bodo negativno vplivale na podnebje? Katere priložnosti za turizem na območju Alp sploh izhajajo iz podnebnih sprememb?

Ključna tema je tudi predstavitev lokalnih in regionalnih zglednih primerov, pri katerih so bile uporabljene trajnostne strategije za reševanje vedno pogostejših naravnih nevarnosti nesreč in prilagoditvene strategije v turističnem gospodarstvu. Prav tako bodo predstavljeni tudi odlični primeri pobud, kako zmanjšati toplogredne pline.

Konferenca je namenjena politikom, strokovnjakom na področju turizma in načrtovanja, uprave in regionalnega razvoja ter predstavnikom nevladnih organizacij. Potekala bo sočasno z zaključnim posvetom projekta Dynalp, ki ga Omrežje občin «Povezanost v Alpah» izvaja v okviru pobude Interreg III B. Konferenco bo z vsebinskim prispevki dopolnila še predstavitev prvih rezultatov projekta CIPRE «Prihodnost v Alpah».

Konferenca bo potekala od 18. do 20. maja 2006 v Bad Hindelangu v Nemčiji. Več informacij o programu konference in možnost prijave si preberite na <http://www.cipra.org> (de/en/fr/it/sl).



Izid te številke biltena CIPRA-Info je finančno podprl sklad Aage V. Jensen Charity Foundation iz Vaduza (FL).

KOLOFON

Obvestila CIPRE

izhajajo 4-krat letno

Uredništvo (Ur.): Andreas Götz, Michel Revaz, Aurelia Ullrich, Felix Hahn – CIPRE-International – drugi avtorji: Klaus Prokopp, Thomas Frey – Prevodi: Fabienne Juillard, Nataša Leskovic Uršič, Carlo Gubetti, Christine Breuss – Pri ponatisu zaželeno navedba vira – Natisnjeno na reciklirani papir – Nemška, francoska, italijanska in slovenska izdaja – Layout: Tanja Galehr, Julia Grünenfelder – Celotna naklada: 11.000 – Tisk: Gutenberg AG, Schaan/FL

CIPRA-International, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, Tel. 00423 237 40 30, Fax: 00423 237 40 31, cipra@cipra.org, www.cipra.org, www.alpmedia.net

Nacionalni odbori:

CIPRA-Deutschland, Heinrichgasse 8, D-87435 Kempten/Allgäu, Tel.: 0049 831 52 09 501, Fax: 0049 831 18 024, info@cipra.de, www.cipra.de

CIPRA-France, 5, Place Bir Hakeim, F-38000 Grenoble, Tel.: 0033 476 48 17 46, Fax: 0033 476 48 17 46, cipra-france@wanadoo.fr

CIPRA-Italia, c/o Pro Natura, Via Pastrengo 13, I-10128 Torino, Tel.: 0039 011 54 86 26, Fax: 0039 011 503 155, cipra@arpnet.it

CIPRA-Liechtenstein, c/o LGU, Im Bretscha 22, FL-9494 Schaan, Tel.: 00423 232 52 62, Fax: 00423 237 40 31, info@lgu.li, www.lgu.li

CIPRA-Österreich, c/o Umweltdachverband, Alserstrasse 21/1/5, A-1080 Wien, Tel.: 0043 1 401 13 36, Fax: 0043 1 401 13 50, info@cipra.at, www.cipra.at

CIPRA-Schweiz, Hohlstrasse 489, CH-8048 Zürich, Tel.: 0041 44 431 27 30, Fax: 0041 44 430 19 33, cipra@cipra.ch, www.cipra.ch

CIPRA-Slovenija, Večna pot 2, SI-1000 Ljubljana, Tel.: 00386 1 200 78 00 (int. 209), cipra@gozdis.si, www.cipra.si

Regionalni odbor:

CIPRA-Südtirol, c/o Dachv. f. Natur- u. Umweltschutz, Kornpl. 10, I-39100 Bozen, Tel.: 0039 0471 97 37 00, Fax: 0039 0471 97 67 55, info@umwelt.bz.it, www.umwelt.bz.it

Podporni član:

Nederlandse Milieu Groep Alpen (NMGA), Keucheniusshof 15, NL-5631 NG Eindhoven, Tel.: 0031 40 281 47 84, nmga@bergsport.com, www.nmga.bergsport.com

Adressberichtigungen nach A1, Nr. 552 melden.			
Zutreffendes durchkreuzen – Marquer ce qui convient	Porre una crocette secondo il caso		
Weegezoien: Nachsendefrist abgelaufen A démanagé: Délai de réexpédition expiré Trabocato Termine di spedizione scaduto	Urs- bekannt Inconnu Scono- scuito	Annahme verweigert Refusé Respinto	Gestorben Décédé Deceduto
Adresse ungenügend insuffisante indirizzo insufficiente	Nicht- abgeholt Non rici- Non ritirato		