



**LEGAMBIENTE**

# La CAROVANA delle ALPI



**Bandiere Nere e Bandiere Verdi**  
*Cattive e buone pratiche nella gestione del  
territorio alpino*



**RAPPORTO 2005**

## **INTRODUZIONE**

Il dossier della Carovana delle Alpi, la campagna che Legambiente effettua da 4 anni con il contributo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, viene confezionato selezionando e verificando i casi segnalati da decine di circoli di Legambiente presenti nell'arco alpino italiano. Alla sua redazione collaborano gli uffici nazionali di Legambiente ([alpi@mail.legambiente.com](mailto:alpi@mail.legambiente.com), [alpi@legambiente.org](http://alpi@legambiente.org)) e quelli regionali di Piemonte e Valle d'Aosta, Lombardia, Trentino, Alto Adige, Veneto, Friuli Venezia Giulia.

La selezione di 'buone' e 'cattive' pratiche risponde ai criteri di sostenibilità ambientale, economica e sociale, esplicitati nella Convenzione delle Alpi e nei suoi Protocolli attuativi.

Il proposito è quello di contribuire a dare visibilità alle azioni virtuose e di riscontrato successo attivate da amministratori, privati, associazioni, al fine di proporle sia ad altri amministratori, sia al pubblico più vasto, come esempi da cui è possibile attingere idee e pratiche efficaci. Purtroppo anche quest'anno, nell'elenco che è stato possibile confezionare, emerge una forte carenza di 'azioni di sistema': le Bandiere Verdi finiscono quasi sempre per premiare l'intraprendenza del singolo operatore o dell'amministratore locale, e ben di rado si manifestano effetti di politiche e programmazioni di più ampio respiro e capaci di disegnare una prospettiva di qualità per le Alpi italiane nel complesso o per loro estese porzioni. Ad essere carente è proprio il ruolo delle istituzioni, statali e regionali, preposte alle funzioni di programmazione, che negli ultimi anni hanno sempre evidenziato una estrema povertà di apporti al processo auspicato dalla Convenzione delle Alpi, come testimoniato dalla mancata ratifica dei protocolli (la prima delle 'Bandiere Nere') e dalla inoperosità della Consulta tra Stato e Regioni alpine: un organismo di concertazione delle politiche che finora ha brillato solo per assenteismo.

Gli effetti perversi di politiche inappropriate invece sono ben percepibili per quanto riguarda molte 'bandiere nere': la distorsione dei meccanismi di sostegno pubblico nel settore energetico, che invece di incentivare realmente la crescita delle rinnovabili vengono 'cortocircuitati' da utilizzazioni idroelettriche residuali ed estremamente invasive; l'erogazione di enormi risorse economiche per un settore, quello del turismo sciistico, che ha bisogno di riposizionare la propria offerta e non di nuove, eccessive infrastrutturazioni d'alta quota; gli eccessi e i contraccolpi delle folli spese per i grandi eventi sportivi invernali; le politiche infrastrutturali che sempre più appaiono estranee alle effettive priorità, in particolare nel settore della mobilità...

Legambiente non rinuncia al proprio ruolo di 'pungolo' nei confronti delle istituzioni: non per malizia, ma perchè pensiamo alle Alpi come ad un territorio che può fornire molte risorse e opportunità per il futuro del nostro Paese: non possiamo permetterci di spreccarle o di banalizzarle.

Damiano Di Simine  
(responsabile Osservatorio Alpi Legambiente)

# Le Bandiere Nere



Alpi, versante italiano

**ALLE ISTITUZIONI PARLAMENTARI ITALIANE**

**Motivazione: 'L'Italia, ultimo Paese ad aver ratificato la Convenzione delle Alpi, si sta nuovamente mettendo in pessima luce con ingiustificabili ritardi nella ratifica dei Protocolli attuativi della Convenzione, dimostrando scarsa sensibilità verso questo spazio montuoso'.**

La 'Convenzione Internazionale per la Protezione delle Alpi', il trattato per la gestione transnazionale delle risorse naturali delle Alpi, è stata formalizzata e firmata dai Paesi dell'Arco alpino nel 1991. Il successivo percorso del trattato, quello delle ratifiche parlamentari, si è svolto tra il 1994 e il 1999: complessivamente sono 9 le Parti contraenti: gli 'Stati alpini' (Austria, Francia, Germania, Italia, Liechtenstein, Monaco, Slovenia, Svizzera) e la UE. Il nostro Paese è stato l'ultimo a provvedere alla ratifica, con la legge 403/1999

La Convenzione delle Alpi ha la struttura di un accordo quadro, entro il quale vengono definiti strumenti specifici rivolti ai diversi ambiti di attuazione. I 'protocolli' della Convenzione delle Alpi sono a loro volta trattati indipendenti, soggetti ciascuno alla medesima procedura di elaborazione, firma e ratifica parlamentare. I protocolli fino ad oggi elaborati si riferiscono a: Pianificazione del Territorio e Sviluppo Sostenibile, Protezione della Natura e Tutela del Paesaggio, Agricoltura di Montagna, Foreste Montane, Turismo, Difesa del Suolo, Trasporti, Energia. Lo stato di ratifica dei protocolli è articolato: Austria, Germania, Liechtenstein, Slovenia e Francia hanno ultimato l'iter di ratifica, il Principato di Monaco ha ratificato solo alcuni protocolli, Svizzera e Italia non hanno ratificato nessun protocollo. Se in Svizzera il ritardo della ratifica è legato alla tradizionale diffidenza di questa Nazione nei confronti di qualsivoglia accordo internazionale, per quanto riguarda il nostro Paese gli ostacoli fino ad oggi sono dovuti esclusivamente ad inerzia, inefficienza e schermaglie di retroguardia sul Protocollo Trasporti.

Il disegno di legge, che prevede la simultanea ratifica della totalità dei protocolli, è stato predisposto su iniziativa del Governo fin dall'inizio del 2002. Alla fine dello stesso anno la Camera dei Deputati ha espresso il proprio voto favorevole, ma successivamente il Senato ha approvato un emendamento di stralcio del protocollo relativo ai Trasporti. Nella successiva votazione alla Camera, il provvedimento ha ulteriormente subito una modifica, ripristinando il testo comprensivo del protocollo Trasporti, ragion per cui il Senato ha dovuto ricominciare la discussione dell'intera norma. Dopo quasi quattro anni, nessuna certezza che la norma venga approvata nella presente legislatura!

Nello specifico della materia sui trasporti, i motivi di contrarietà espressi nella discussione riguardano in particolare la limitazione imposta alla realizzazione di nuove strade transalpine. Precisamente, il protocollo afferma che 'le Parti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino'. Tecnicamente, tale contrarietà è superata alla luce del fatto che opere simili richiedono comunque una concertazione internazionale che, con la ratifica del Protocollo da parte di tutti i Paesi UE confinanti, non può che essere basata sulle assunzioni di tale accordo: pertanto non sussistono al momento elementi contrastanti con la definitiva ratifica da parte del nostro Paese. Il problema è dunque un altro: le Alpi nel nostro Paese scontano ancora la percezione propria di un territorio marginale, lontano dalla definizione di quadri di priorità nelle politiche sociali, economiche, ambientali e demografiche. Questo sebbene l'Italia sia, insieme all'Austria, il Paese che maggiormente contribuisce alla dimensione demografica e territoriale alpina.

Alpi Francesi e Liguri-Piemontesi

**AI MINISTRI FRANCESI DELL'AMBIENTE E DELL'AGRICOLTURA**

**Motivazione: 'Per l'autorizzazione all'abbattimento di esemplari di lupo (*Canis lupus*) pur in presenza di una popolazione estremamente ridotta di questo mammifero, ritornata sull'arco alpino occidentale ad oltre un secolo dalla sua completa scomparsa'.**

Nell'ultimo ventennio il lupo, in espansione e diffusione dalla dorsale appenninica, ha ricominciato ad apparire sull'arco alpino occidentale dopo oltre un secolo di assenza, costituendo piccoli branchi tra Alpi liguri-piemontesi, Alta Provenza e Rhone-Alpes, e nuclei isolati tra cantoni del Vallese, del Ticino e Alta Lombardia. Considerata la grande facilità con cui i lupi compiono spostamenti anche notevoli nel territorio, il nucleo di lupi presenti nelle Alpi Occidentali deve essere considerato come un unico popolamento, soggetto a protezione transfrontaliera e quindi ottimo esempio di applicazione della Convenzione delle Alpi, come affermato dalla CIPRA (Commissione Internazionale per la Protezione della Alpi). I numeri di questa ricolonizzazione sono estremamente piccoli, poche decine di unità in tutto, in lotta per la sopravvivenza contro uccisioni illegali e investimenti stradali. Il ritorno del lupo nelle Alpi rappresenta tuttavia un segnale estremamente positivo di vitalità dell'ecosistema alpino e - trattandosi di una specie che occupa il vertice della catena alimentare - un elemento assolutamente strategico per la conservazione e la regolazione naturale dei grandi erbivori, evitando i problemi di sovrappopolazione che causano danni alle foreste e all'agricoltura. Il ritorno del lupo non è un fenomeno indolore, specialmente per quanto riguarda le attività di allevamento e alpeggio, che da troppo tempo hanno dimenticato le tradizionali pratiche di prevenzione degli attacchi del predatore, rappresentate dalla presenza del pastore e dei suoi cani e dall'utilizzo di recinzioni.

Il ministro francese all'Ecologia Nelly Ollin e il ministro all'Agricoltura Dominique Bussereau non sembra condividano questa valutazione: essi hanno infatti approvato l'abbattimento di sei esemplari di lupo nell'area alpina, dopo aver già autorizzato l'uccisione di 4 esemplari nel 2004, con la motivazione di voler tutelare le specie da allevamento. Sebbene i numeri possano sembrare piccoli, si tratta comunque di un intervento molto pesante per una popolazione locale di poche decine di unità, che quindi non offre ancora sufficienti garanzie di sopravvivenza.

Conseguentemente a questa decisione del governo qualsiasi allevatore che dichiarerà di aver subito tre attacchi al bestiame in tre settimane sarà autorizzato ad iniziare la crociata contro il lupo. Così anche quest'anno il governo francese, darà quindi via alla "caccia alla belva" scatenando gli istinti più atavici di tutti gli allevatori locali.

Eppure oggi incontrare un lupo sulle Alpi rimane un fatto straordinariamente eccezionale, per questo i danni causati dalle incursioni del lupo, che localmente possono essere anche severi, sono sicuramente assorbibili all'interno di una politica nazionale che, attuando il protocollo 'Protezione della Natura' della Convenzione delle Alpi, i principi della Convenzione di Berna e il dettato della direttiva 92/43/CE, definisca le priorità di conservazione della biodiversità di cui una solida e sana popolazione di lupo rappresenta un tassello essenziale. Per quanto gravi, i danni causati dal lupo sono comunque indennizzabili senza eccessivi sacrifici, e occorre investire risorse e competenze per la messa a punto di adeguate misure di prevenzione e protezione delle mandrie.

**Motivo: 'Per il sostegno politico e finanziario assicurato ad una assai discutibile realizzazione quale è il *Parc Animalier* in comune di Introd'.**

Nel comune di Introd è stato realizzato da privati un *Parc Animalier* – aperto al pubblico dal 1° luglio di quest'anno – nel quale sono esposti animali tipici della fauna selvatica presente in Valle d'Aosta. Il luogo si situa ai confini del Parco Nazionale del Gran Paradiso. L'intento dichiarato è di tipo educativo, *“una lezione di natura”* come recita il depliant promozionale. Il visitatore potrà ammirare stambecchi, cervi, camosci, marmotte, cinghiali, caprioli, rapaci in un ambiente nel quale *“gli animali sono protetti e sicuri, non scappano, semplicemente abitano, con il loro ecosistema in armonia ed equilibrio”*.

Che non scappino è certo, viste le imponenti recinzioni che si possono osservare risalendo la strada che porta al paese. Accorgimenti speciali sono stati presi per non far scappare le marmotte che, com'è noto, scavano, e che preferirebbero tornarsene nel loro habitat preferito, anziché soffrire il caldo dei 900 metri di quota. Per i rapaci sono invece state predisposte delle casette a mo' di voliere.

Una delle motivazioni pregnanti dei promotori è che i turisti spesso si lamentano di non riuscire a vedere gli animali quando vanno a visitare il Parco Nazionale. Ecco allora confezionato il pacchetto “tutto in mostra” nello zoo, peccato che i due modelli di rapporto uomo natura proposti, quello del Parco Nazionale e quello dello zoo, siano in antitesi uno con l'altro. Quale delusione per pargoli cittadini che, dopo aver visto gli animali concentrati in poche centinaia di metri quadri, si recassero nel Parco, quello vero. Dove sono gli animali? Per occhi abituati a vederli rinchiusi e sempre disponibili – forzatamente – ai nostri sguardi, il Parco si presenterà come un deserto.... Avremmo potuto comprendere un Centro di Recupero per animali feriti: si sarebbe trattato di una struttura che può avere finalità educative attraverso il messaggio: “Questo è l'ospedale degli animali, da qui, una volta guariti torneranno in libertà”. In Valle d'Aosta esistono centri di questo tipo anche se privi di scopi didattici. Imprigionare animali per l'interesse commerciale di privati è tuttavia cosa ben differente, anche se bisogna ammettere che all'interno del *Parc Animalier* gli spazi ricreati, voliere a parte, sono ben curati e sufficientemente ampi.

Ciò che stupisce è però l'avallo dell'Amministrazione Regionale, il cui Assessore all'Agricoltura dichiara di sostenere il progetto e di stare predisponendo una sovvenzione pari al 50% dei costi di realizzazione dell'opera fino ad un massimo di 100.000 euro.

Se questo è il modello di sviluppo proposto, cosa impedirebbe allora, ammesso che l'iniziativa abbia successo, di raccogliere il suggerimento e di costruire un altro zoo alle porte della Valle d'Aosta? Le scolaresche risparmierebbero un altro po' di tempo e di chilometri e non avrebbero neanche più bisogno di entrare nella nostra Regione...

La CAROVANA delle ALPI 2005 - BANDIERA NERA

Piemonte, Valle Po (CN)

### **AL PRESIDENTE DELLA COMUNITA' MONTANA VALLI PO, BRONDA E INFERNOTTO**

**Motivazione: 'Per l'assurdo, dispendioso e contestato progetto di illuminare le pareti del Monviso durante le Olimpiadi Invernali del 2006'.**

Nella primavera del 2005 la giunta della Comunità Montana Valle Po ha approvato la proposta del Presidente Perotti per l'illuminazione del Monviso durante le Olimpiadi, per la durata di dieci giorni con un massimo di 7 ore per notte. Viene stanziata la somma di 10.000 euro per una prima prova di illuminazione da effettuarsi a giugno 2005, ora rimandata a settembre, anche perché nel frattempo la Regione Piemonte richiede il rispetto delle norme CEE relativamente alla Valutazione di Incidenza per i Siti di Interesse Comunitario.

La gara d'appalto, vinta dalla ditta "Sole" del gruppo Enel, incassa l'opposizione della ditta concorrente per accusa di irregolarità. La spesa finale per la realizzazione si aggira intorno ai 100.000 euro, non ancora reperiti. Il dott. Perotti spera in sponsor privati.

Il Circolo Legambiente di Barge e Legambiente Piemonte hanno promosso contro la proposta una petizione che ha raccolto finora circa 8.000 firme. Anche WWF, Pro natura ed il CAI nazionale hanno preso posizione esprimendo la loro contrarietà. La segreteria della Comunità Montana contemporaneamente è stata invasa da fax ed e-mail di protesta provenienti da cittadini ed intellettuali da tutta Italia e anche dall'estero.

Così tante associazioni e così tanti individui si sono mobilitati contro un progetto così assurdo e di pessimo gusto perché, oltre essere dannoso dal punto di vista ambientale, va in direzione opposta rispetto allo spirito del protocollo di Kyoto sulla riduzione dei consumi energetici, di cui invece le Olimpiadi dovrebbero essere promotrici vista la loro rilevanza come evento mondiale di comunicazione oltre che di agonismo e spettacolo sportivo.

Questa Bandiera Nera intende stimolare la Comunità Montana ad abbandonare un'idea che appare decisamente povera rispetto agli effetti che vorrebbe produrre, ossia il rilancio di una valle dopo decenni di arretratezza dal punto di vista turistico, perché le bellezze naturali di un luogo non sono un monumento architettonico, si notano da sole, una volta fatte conoscere attraverso i canali opportuni. Una iniziativa di così discutibile gusto ed efficacia anche dal punto di vista estetico e spettacolare ridicolizzerebbe la Valle Po e il Piemonte agli occhi del mondo, oltre ad essere un inutile spreco di denaro pubblico. Sarebbe più interessante che la Comunità Montana e il comune di Crissolo dedicassero finalmente risorse e progettualità alla difesa della zona delle sorgenti del Po e della torbiera di Pian Del Re, anch'essi inseriti nel SIC (Sito di Interesse Comunitario) del Monviso e progressivamente ridotti e danneggiati da un turismo "automobilistico" che trasforma ogni domenica il luogo in un parcheggio selvaggio.

Piemonte - Val Chiusella (TO)  
**AL COMUNE DI TRAVERSELLA**

**Motivazione: 'Per aver acconsentito e promosso, attraverso la partecipazione nella società committente, il progetto per una centrale idroelettrica e relativo elettrodotto in un luogo di elevata naturalità e straordinaria bellezza'.**

Prosegue in Piemonte l'assalto ai piccoli torrenti, nei pochi tratti lasciati fino ad oggi indisturbati dallo sfruttamento energetico: si tratta di utilizzazioni assolutamente residuali e prive di prospettiva dal punto di vista della risposta alle esigenze di fornitura energetica, ma che determinano impatti ambientali ed ecologici sproporzionati, anche in relazione al fatto che gli ambienti torrentizi compromessi sono ormai unici proprio a causa dello sfruttamento già avvenuto in passato delle risorse idriche più redditizie quanto a portate e dislivelli.

La centrale verrà realizzata lungo il torrente Chiusella a 1057 metri sul livello del mare, con opere di presa nei pressi della frazione di Fondo (comune di Traversella), a 100 m dal famoso ponte in pietra del 1700. Le condotte forzate lunghe 2,2 km correranno in gran parte a vista, ancorate alle rocce sul lato orografico destro del Chiusella. Verrà realizzato un apposito elettrodotto per poter raggiungere la rete di media tensione a Quincinetto. La potenza prevista è di 8 MW, e il committente è una società mista con la partecipazione di minoranza del Comune di Traversella.

Attualmente il Progetto Definitivo è in fase di Valutazione Impatto Ambientale presso la Provincia di Torino.

Esaminato il progetto, Legambiente ha espresso la propria netta contrarietà per diverse ragioni, oltre a quelle relative alla severa alterazione dell'habitat torrentizio: l'opera di presa è troppo vicina (100 m) all'antico Ponte di Fondo; tale opera consiste in una bretella in calcestruzzo, un dissabbiatore, un vasca di carico ed una pista di accesso: l'insieme sarebbe fonte di danni irreversibili ad un ambiente di notevole valenza paesaggistica ed ambientale e, pertanto, assolutamente da tutelare; sotto l'aspetto idrogeologico si prevede la realizzazione di interventi su versanti vallivi già di per sé estremamente fragili, con il serio rischio di comprometterne ulteriormente la stabilità; i calcoli delle portate del torrente e conseguentemente il Deflusso Minimo Vitale (cioè la quantità minima d'acqua che per legge deve essere rilasciata a valle dello sbarramento) non sono assolutamente attendibili.

Infine l'elettrodotto, la cui realizzazione potrebbe arrivare a costare quanto l'impianto stesso, già di per sé renderebbe fallimentare l'impresa. Esso, sorretto da grandi tralicci lungo quasi tutto il percorso, avrebbe un impatto altrettanto devastante sul paesaggio.

La CAROVANA delle ALPI 2005 - BANDIERA NERA

Piemonte - Valle Maira (CN)

**ALLA COMUNITA' MONTANA VAL MAIRA**

**Motivazione: 'Per la costruzione di una centrale idroelettrica sul torrente Unerzio, in un vallone di grande bellezza e naturalità, con conseguente distruzione dell'ecosistema acquatico'.**

Il Vallone di Unerzio, sito nel comune di Acceglio, è un vallone laterale della Valle Maira, situato ad una quota fra i 1200 metri del fondo valle e i 3100 metri del monte Oronaye. È un vallone di grande bellezza e naturalità, il torrente Unerzio dalle sorgenti fino all'immissione nel torrente Maira presenta solo un piccolo sbarramento prima della sua confluenza nel torrente di fondo valle, l'impatto antropico è pressoché nullo e nelle sue acque vive ancora la sempre più rara trota marmorata .

L'unica risorsa del vallone è il turismo dolce, che in questi ultimi anni si è fortemente sviluppato sia nei periodi invernali che in quelli estivi con una forte presenza di turisti anche stranieri (tedeschi, svizzeri e francesi) attratti dalla naturalità del luogo.

La grande bellezza del Vallone di Unerzio è anche tutelata in parte come zona paesaggistica da uno specifico decreto.

La Comunità Montana Val Maira ha progettato la costruzione di una centrale idroelettrica di 1,2 GWh, che intuberà circa i 2/3 della lunghezza del torrente per un tratto di circa 3,6 km, la cui opera di presa sarà situata proprio nel centro della zona paesistica. Questo impianto ridurrà la portata del torrente a 70 litri al secondo, con tutte le conseguenze per il corso del fiume e per l'ambiente circostante: infatti un simile rigagnolo potrebbe arrivare ad avere portata nulla nei periodi invernali, anche per effetto del gelo.

La Comunità Montana non ha minimamente coinvolto i pochi abitanti del Vallone ed ha iniziato i lavori nel 2000 senza avere la disponibilità dei terreni. Un ricorso al TAR del Piemonte del Comitato Unerzio Vivo ha determinato l'annullamento del permesso a costruire. Sui non molti compromessi dei terreni in possesso della CM ne sono risultati 2 con firme false (è stata presentata querela).

La Comunità Montana ha ripresentato il progetto e per l'opposizione dei proprietari dei terreni ha dovuto ricorrere all'occupazione di urgenza. La procedura è stata contestata dal Comitato Unerzio Vivo per un errore nei termini di comunicazione.

Il progetto presentato in comune è diverso, per quanto riguarda l'opera di presa, da quello approvato dal comune. Per questo, in seguito alla segnalazione di Legambiente Piemonte è stato effettuato un sopralluogo con richiesta di ulteriori approfondimenti.

Il Comitato Unerzio Vivo ha presentato un esposto al Tribunale Superiore delle Acque per una serie di irregolarità amministrative.

Il progetto godeva di un finanziamento comunitario (Interreg II), decaduto per mancanza del rispetto dei termini di attuazione e oggi la Comunità Montana deve restituire € 1,3 milioni. Nonostante questi fatti la costruzione è tuttora in fase di avanzamento.

Lombardia - Lago d'Idro (BS)

**AL COMUNE DI IDRO**

**Motivazione: 'per le responsabilità di scelte urbanistiche irrispettose dei valori ambientali del territorio e per la grave disattenzione nei confronti delle assolute priorità di risanamento delle acque lacustri'.**

Adagiato in una splendida conca sulle rive dell'omonimo lago, che da sempre procura benessere e apporti economici grazie a un discreto afflusso di turisti centro-europei, Idro sembra serenamente inconsapevole degli inquietanti rapporti sullo stato di salute del suo lago. Il lago d'Idro non è solo il lago in assoluto più inquinato delle Alpi e Prealpi Lombarde, stando ai dati del recente piano di risanamento regionale delle acque, ma anche – in virtù di una particolare condizione che gli idrobiologi chiamano 'meromissi' – una vera e propria 'bomba ecologica' che potrebbe esplodere da un momento all'altro: infatti, a causa delle caratteristiche chimiche delle acque e della elevata profondità, un 'secondo lago', con acque fredde, pesanti e terribilmente inquinate, occupa tutto lo strato delle acque profonde, e negli ultimi anni questa condizione sempre più tende ad ingigantirsi a causa degli apporti inquinanti: se dovesse verificarsi un rimescolamento, l'intero lago si trasformerebbe in una gigantesca pozza fangosa e puzzolente. Per impedire questa eventualità c'è una sola cosa da fare: ridurre gli apporti di acque reflue che attualmente vengono scaricate nel lago e nei suoi immissari. Purtroppo quello che ancora manca è proprio uno schema adeguato di trattamento e depurazione delle acque: una situazione grave, dovuta a una molteplicità di manchevolezze e ritardi da parte di tutte le istituzioni coinvolte. Il pesante giudizio di Legambiente colpisce però in particolare il Comune di Idro, che su questo tema si è distinto per un atteggiamento ambiguo e dilatorio. Infatti da un anno e mezzo sono finalmente stanziati dalla Regione, attraverso l'ATO, le risorse necessarie (5 milioni di euro) per la costruzione di un collettore circumlacuale e di un nuovo depuratore, e nonostante ciò siamo ancora lontani dall'avvio dei cantieri. Il Comune è stato portatore di istanze di diverso impiego delle risorse, per utilizzare parte di questi fondi per opere estranee alla depurazione, e ritardando la necessaria adesione alla gestione associata dell'opera ha causato un forte ritardo nelle progettazioni.

Ma non è solo nelle acque che le politiche del Comune di Idro vengono giudicate negativamente: cominciando dalla linea di costa, dove sono state autorizzate, in regime di deroga, edificazioni di seconde case e attività turistiche e ricreative nelle pochissime aree libere rimaste, importanti per l'ecologia lacustre e suscettibili di esondazioni. Una nuova variante al Piano Regolatore, di dubbia legittimità, prevede la realizzazione di una nuova area artigianale e di un centro commerciale, con parametri di superficie coperta oltre ogni limite ragionevole e ampiamente sovradimensionati.

Il Comune inoltre sostiene la costruzione di una bretella stradale tra la SS 237 del Caffaro e la SP 111, opera che porterebbe alla completa compromissione dell'equilibrio e dell'ottimo stato di conservazione di un'area di estremo pregio sotto il punto di vista storico-archeologico ed ambientale; area interessata da diversi livelli di protezione e vincolo per la presenza di resti archeologici e beni ambientali di eccezionale importanza (villaggio retico-romano, fornace per laterizi del XVIII secolo e una area umida denominata *paùl*). Quest'opera è attualmente sottoposta a procedura di VIA presso la Regione Lombardia. Va inoltre ricordato che non è mai stata condotta una valutazione attenta del bilancio costi/benefici in merito a questa nuova arteria e nemmeno un censimento del volume di traffico che la stessa dovrebbe andare a servire.

Lombardia -Valtellina (SO) e Valle Camonica (BS)

**AL GRTN, GESTORE DELLA RETE DI TRASMISSIONE NAZIONALE**

**Motivazione: 'Per la modalità inaccettabile di realizzazione della linea elettrica internazionale San Fiorano – Robbia, che determina impatti fuori misura sul paesaggio, e per la rinuncia all'opportunità di avviare la razionalizzazione della selva di elettrodotti'.**

In Valtellina, una valle ad intenso sfruttamento idroelettrico, la presenza di elettrodotti è scontata. Le linee sono più numerose del necessario, di proprietà di diversi produttori (Edison, Aem, Enel) in modo che in una sezione di valle se ne contano anche sette. Dai primi anni '90 si discute di razionalizzazione del trasporto di corrente elettrica e di riduzione della selva di elettrodotti.

Una prima proposta di razionalizzazione viene formulata da ENEL nel '92: è accettata da tutti ma rimane sulla carta sostanzialmente per la mancanza di copertura dei costi.

I cambiamenti che hanno interessato il settore energetico creano le condizioni per avviare l'accorpamento delle linee ad alta tensione che trasportano fuori provincia l'energia idroelettrica "nostrana". Nel 2000 GRTN riceve, tra l'altro, il mandato di provvedere alla razionalizzazione.

All'inizio dell'anno 2002 si materializza il tracciato dell'elettrodotto internazionale "Robbia/S.Fiorano". GRTN pone in VIA (Valutazione d'Impatto Ambientale) il progetto della nuova linea (1.500 MW di energia elettrica in doppia terna a 380 kV importati per i bisogni della nazione). Le primavere precedenti si era comunque parlato di quell'elettrodotto, ipotizzando diversi tracciati tra il confine di Stato, la valle dell'Adda e la Valcamonica.

Nel percorso decisionale elemento fondamentale è la cucitura delle relazioni con le amministrazioni locali. La costruzione del nuovo elettrodotto, con i grossi interessi economici che muove, crea la concreta possibilità di lanciare la razionalizzazione delle linee esistenti ed eliminare molti tralicci. Su questo punto insiste in particolare Legambiente. I blackout elettrici dell'estate 2003 avevano fatto capire che non ci sarebbe stato molto margine per opporsi alla realizzazione della nuova linea di trasporto dell'energia.

Nella fase di realizzazione (estate 2004) il nuovo elettrodotto internazionale si propone con il rumore degli elicotteri e con l'imponenza dei nuovi tralicci. La discussione locale è molto polarizzata sugli indennizzi economici, sia alle amministrazioni locali che ai proprietari dei terreni direttamente interessati dai tralicci. Le modalità della realizzazione lasciano molto a desiderare. Oltre che quanto a sicurezza nei cantieri spicca la mancanza di osservanza delle "prescrizioni" alle opere sottoscritte anche nei documenti autorizzativi.

La fretta di mettere in funzione l'elettrodotto è evidente ed eccessiva. Si è considerato esecutivo un progetto a scala inadeguata (1:10.000) limitando così la possibilità di correzione nella fase finale di progettazione. L'inserimento non viene studiato per ridurre al minimo i problemi. In più casi risulta che si siano acquisiti i terreni senza che la posizione dei tralicci fosse definita con le amministrazioni locali. In qualche altro caso le richieste dei comuni hanno introdotto modifiche che hanno allungato il percorso e appesantito l'inserimento ambientale, come verso il Mortirolo, dove sulla cresta svettano ben cinque tralicci. Mitigazione delle opere e ripristino dei luoghi sono stati trascurati. Quello della Robbia-S.Fiorano è un riconosciuto esempio negativo. In una presentazione su Edilizia e Territorio (Sole 24 ore) dell'accordo di collaborazione tra GRTN e Ministero del Beni culturali si afferma che "l'obiettivo è evitare, in ogni caso, un intervento tardivo come accaduto nel tratto di interconnessione con l'estero, tra Italia e Svizzera, tra S. Fiorano e Robbia ..."

Lombardia - Valle Camonica (BS)

**A: REGIONE LOMBARDIA, Assessorato al Turismo; COMUNI DI PONTE DI LEGNO E TEMÙ**

**Motivazione: 'Per le pesanti manomissioni dei versanti nel Parco dell'Adamello, legati agli investimenti per il potenziamento del comprensorio di Ponte di Legno in chiave 'ski-total', realizzati in assenza di una programmazione attenta al rilancio economico dell'intera valle'.**

La Valle Camonica è una lunga valle trasversale protesa tra il Lago d'Isèo e le Alpi Centrali. L'ampio fondovalle presenta una diffusa cementificazione per insediamenti civili e produttivi. La porzione mediana della valle ha un passato recente legato all'industria manifatturiera e metallurgica, testimoniato da estese aree industriali dismesse, e si configura come area di crisi economica ed occupazionale. Questo territorio ospita anche straordinarie presenze artistiche e culturali, legate a ben conservati siti romani, luoghi di culto, architetture rurali e artigianali ma anche a quello straordinario patrimonio dell'umanità che è il complesso diffuso di incisioni rupestri, testimonianza del più antico insediamento umano che abbia lasciato traccia nelle Alpi. Gran parte del territorio montano è incluso nel Parco dell'Adamello che, insieme all'omologo trentino e al confinante Parco dello Stelvio, forma una delle più estese aree protette delle Alpi.

Purtroppo decenni di industrializzazione hanno inaridito le numerose vocazioni economiche legate a tradizione artigianale, produzioni alimentari, termalismo e turismo, ed oggi questo esteso territorio deve elaborare un percorso originale di rilancio per uscire dalle difficoltà. Completamente diverso è il quadro per l'alta valle dove, tra Temù e Passo del Tonale, sorge uno dei maggiori poli sciistici della Lombardia: un'area che serve un bacino molto esteso, in cui il turismo resta una risorsa fondamentale nonostante l'eccessiva proliferazione delle seconde case, l'agguerrita concorrenza dei vicini comprensori dell'Alta Valtellina e del Trentino e i capricci climatici che rendono sempre più problematico l'innevamento anche alle alte quote.

Le comprensibili preoccupazioni per la competitività del turismo legato allo sci hanno portato Regione ed Enti Territoriali (animati in particolare dai comuni beneficiari, Ponte di Legno e Temù) a definire un accordo di programma che destina risorse ingenti (30 milioni di euro) per interventi tutti volti ad estendere le superfici sciabili, a realizzare impianti di risalita e di innevamento programmato, in gran parte all'interno del perimetro del Parco dell'Adamello. Se l'investimento in sé ha una sua comprensibilità, non altrettanto può dirsi per le scelte: si sono realizzati estesi diboscamenti, anche in aree di problematico innevamento (Temù) e in biotopi pregiati (lariceto di Santa Giulia), realizzando impianti di risalita con uno sviluppo eccedente il necessario, si sono eluse le norme comunitarie che vietano il finanziamento pubblico per gli impianti a fune (collegamento Ponte di Legno - Tonale, ad elevato impatto paesaggistico). Alcune osservazioni degli ambientalisti e del Parco sono state tenute in considerazione: si sono così salvate le torbiere del Tonale, uno dei biotopi in assoluto più preziosi di tutte le Alpi, che verranno però intrappolate tra piste, impianti ed edificazioni.

Ma le osservazioni degli ambientalisti riguardano sia aspetti ambientali che economico-sociali: la scelta 'ski-total' sottesa a questo investimento non favorirà il rilancio della valle, ma accentuerà gli squilibri già evidenti, gravando sul restante territorio con il peso del traffico e della congestione: è grave che la Regione abbia preferito assecondare aspettative locali anziché promuovere una programmazione più attenta alle esigenze della valle. Si è persa un'occasione per congegnare un progetto turistico responsabile e innovativo (ad esempio per quanto riguarda il tema della mobilità), preferendo riscaldare la solita zuppa tiepida dello ski-business.

Trentino Alto Adige – Provincia di Bolzano

**ALLA GIUNTA PROVINCIALE**

**Motivazione: ‘per la inadeguatezza della strategia di governo dei problemi legati al crescente transito delle merci e al traffico nelle principali valli e agglomerati urbani’.**

La posizione geografica dell’Alto Adige ne fa una regione molto sensibile, nella quale il governo sostenibile della mobilità è una assoluta priorità. La Giunta Provinciale di Bolzano però non usa le possibilità offerte dall’Autonomia e utilizza nella soluzione dei problemi di mobilità applicazioni sbagliate, che favoriscono l’uso dell’auto.

L’attivazione della Ferrovia in Val Venosta è stata sicuramente un passo giusto ma altre decisioni riguardo al traffico in Alto Adige non sono altrettanto lungimiranti. Esiste un piano del traffico provinciale, però azioni concrete tratte dal piano non vengono messe in atto. Il piano è per questo motivo inutilizzato.

Alcuni esempi:

L’ampliamento delle strade: I grandi centri abitati hanno grandi problemi con la qualità dell’aria. La causa maggiore dell’inquinamento da polveri sottili ed ozono è il traffico nei centri abitati ed il traffico di transito sull’autostrada. Solo una riduzione del traffico può migliorare la qualità dell’aria. Azioni concrete non sono state mai sviluppate. Al contrario, le strade vengono ampliate con conseguente aumento del traffico.

Bolzano e dintorni: A Bolzano e dintorni si possono vedere chiaramente le conseguenze di una politica per la mobilità sbagliata, praticata da decenni. Migliaia di pendolari arrivano ogni giorno in città, ma non si è redatto un piano di mobilità alternativo con i comuni limitrofi. Al contrario, tra Laives e Bolzano funziona solo il traffico individuale, e in direzione Oltradige il problema del traffico viene ignorato.

Merano: La Giunta Provinciale ha inserito d’ufficio nel piano urbanistico comunale il tunnel del “Küchelberg”. E ciò nonostante la forte perplessità sollevata da studi qualificati, come quelli condotti da EURAC (Accademia Europea di Bolzano): di nuovo viene privilegiato il traffico individuale al servizio pubblico. Incredibile è poi l’ampliamento della Strada Forst – Töll con il pericolo di creare gradualmente un nuovo asse di transito con l’Austria attraverso la Val Venosta.

Val Pusteria: La Giunta Provinciale sostiene il progetto di una superstrada attraverso la Val Pusteria. Gli abitanti della valle hanno però espresso chiaramente che questo progetto non contiene le soluzioni da loro desiderate.

L’Autostrada del Brennero: L’intensità di traffico su quest’infrastruttura è una delle principali fonti di inquinamento nel territorio. Ci si aspetterebbe che all’autostrada si rivolgesse un’attenzione speciale. Ma non è così: le centraline di rilevamento atmosferico lungo l’autostrada sono state messe in funzione solo da poco tempo; il centro di controllo per i TIR non esiste ancora, mentre si approva la costruzione della terza corsia fino ad Ora.

Il tunnel ferroviario del Brennero: questa grande opera, i cui impatti sulla Val d’Isarco e nella Bassa Atesina saranno assai rilevanti, vede un enorme impegno dei politici dell’Alto Adige, come se da essa dipendesse la risoluzione di tutti i problemi di transito. Indubbiamente la ferrovia del Brennero vede una continua forte crescita del traffico merci, ma l’opera rischia di restare una cattedrale nel deserto senza le linee d’accesso dei treni da Verona a Fortezza. Su questo aspetto mancano progetti e programmi credibili.

Trentino - Alto Adige, Provincia di Trento

**ALLA GIUNTA PROVINCIALE**

**Motivazione: 'Per una politica dei trasporti in cui opere e investimenti sono in vistoso contrasto con i dichiarati obiettivi di sostenibilità, in particolare per la terza corsia dell'Autobrennero, la 'superstrada' della Valsugana e il collegamento Valdastico'.**

Il Piano provinciale dei Trasporti rimane un' idea assai dibattuta ma inattuata, e nonostante molte indicazioni interessanti contenute nell'Atto di indirizzo sulla mobilità (del 2000), l'azione di governo si basa sul Piano generale degli interventi sulla viabilità (1999) che impegna enormi risorse finanziarie (quasi 3.000 miliardi di lire a preventivo) su una lunga serie di interventi, alcuni di per sé anche utili, il cui effetto complessivo è a favore della mobilità privata. Anche la imminente definizione delle opere di collegamento della Provincia con le regioni circostanti manca di un quadro di riferimento, se non si chiarisce se la Provincia intende aderire ai principi del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi. Ad oggi la Giunta proclama questa intenzione ma rimane l'ambiguità della possibile realizzazione del tratto trentino della Autostrada Valdastico, opera destinata di fatto ad aumentare la capacità stradale sulle direttrici transalpine. Trattandosi di opere che hanno ripercussioni anche sui flussi internazionali, è inaccettabile che una loro definizione avvenga al di fuori dei principi di un trattato che fa parte del diritto di tutti gli Stati vicini, che intrattengono strette relazioni economiche e culturali con il Trentino.

Va anche ricordata la realizzazione da parte della società concessionaria dell'A22, di cui la Provincia è azionista di riferimento, della cosiddetta 'terza corsia dinamica' nella tratta provinciale (Trento Centro - Rovereto Sud), con la previsione di estendere il sistema fino a Verona. La trasformazione della corsia di emergenza in corsia di transito nei momenti di punta, oltre ad aumentare il rischio, aumenterà la capacità dell'autostrada fornendo un alibi per non intervenire con alternative di mobilità: continueranno a mancare azioni e pianificazioni per ridurre il traffico degli automezzi pesanti, che lungo l'asse internazionale del Brennero sta subendo una crescita a ritmi incontenibili. La 'terza corsia dinamica' rappresenta senz'altro una aperta contraddizione con la necessità di trasferire il trasporto di lunga distanza dalla strada alla ferrovia, e contrasta quindi con i grossi investimenti che le programmazioni nazionali e comunitarie intendono destinare al potenziamento della ferrovia Verona-Monaco.

Rimane inoltre la preoccupante ambiguità nei confronti della Strada Statale 47 della Valsugana, ormai destinata attraverso una serie di interventi a essere usata come superstrada. Questo avviene in assenza di un Piano di Gestione che preveda la riduzione del traffico dei pendolari e, soprattutto, dei Tir, attraverso azioni di coordinamento e ottimizzazione dei trasporti con la regione Veneto e i Comuni trentini della Valsugana.

Ancora si registra scarsa attenzione e capacità di iniziativa per il traffico dei turisti, soprattutto verso e nelle valli a forte vocazione impiantistica invernale (Fiemme, Fassa, Altopiano di Folgaria) o verso il Garda. Mancano azioni che rendano appetibile l' uso del mezzo pubblico anche attraverso un ripensamento di orari e destinazioni.

Ultimo appunto l'impressionante numero di strade forestali, come nel caso delle nuove contestate vie aperte e progettate in Val dei Mocheni. Si annovera fra gli abusi delle strade forestali la concessione del transito a fine venatorio, di fatto un privilegio concesso senza ragionevoli motivi ad una intera categoria.

La CAROVANA delle ALPI 2005 - BANDIERA NERA

Veneto – Cansiglio (prov. TV e BL)

**AL MINISTERO DELLA DIFESA**

**Motivazione: ‘per la mancata restituzione del demanio della ex base militare NATO ricevuto in concessione temporanea nel cuore della foresta del Cansiglio, che oggi è elemento di pesante degrado e domani potrebbe essere oggetto di tentazioni speculative’.**

Nel 1976 veniva stipulata una convenzione tra il Ministero della Difesa ed il Ministero dell’Agricoltura e delle Foreste –Azienda di Stato per le Foreste Demaniali del Cansiglio (ASFD), per la concessione in uso di 22 ettari nella Foresta Demaniale Statale del Cansiglio. I 22 ettari della convenzione vennero divisi in 13 ettari di pascolo in Pian Cansiglio, utilizzati per la costruzione di una base militare dotata di missili anti-missile (Nike Hercules), e la restante superficie per la costruzione di una strada all’interno della Foresta fino alla cima del Monte Pizzoch dove, appena fuori dal Demanio statale, venne costruito uno dei più grossi centri radar del Mediterraneo, punto nevralgico del sistema NATO in Europa, a pochi chilometri dalla base di Aviano.

Nella convenzione del 1976 risultava che il Ministero Agricoltura e Foreste concedeva “in uso temporaneo” e dietro pagamento di un “congruo canone” i terreni in questione; l’Amministrazione della Difesa accettava “la concessione in uso temporaneo del fondo...e dichiara che da ciò non le derivano alcuna pretesa o diritto di altra servitù”.

La Difesa dichiara inoltre che “Al termine della concessione sia la strada che i relativi manufatti passeranno di proprietà dell’ASFD senza alcun compenso o indennizzo da parte dell’Azienda stessa nei confronti dell’Amministrazione militare”. Tale convenzione derivava da un DPR che autorizzava la sola gestione temporanea, dopo la quale il bene avrebbe dovuto rientrare nell’elenco dei beni che a loro volta avrebbero dovuto passare alle Regioni.

Sono passati 30 anni e, mentre la stazione radar del Monte Pizzoch è stata demolita, anche se con molti anni di ritardo, per la pressione delle associazioni ambientaliste, la base aeronautica di Pian Cansiglio è ancora in piedi, rudere fatiscente, abbandonato ed in stato di degrado. Tutto questo all’interno del Cansiglio, nel frattempo passato sotto la gestione dell’azienda pubblica regionale Veneto Agricoltura. La Foresta del Cansiglio, l’antico “Bosco da Reme della Serenissima Repubblica di San Marco” è sottoposta ad un’attenta gestione sia da parte di Veneto Agricoltura che del Corpo Forestale dello Stato, ancora presente. Vi si pratica una selvicoltura naturalistica e l’agricoltura biologica, con produzioni lattiero-casearie di altissima qualità. Inoltre la Foresta è diventata sia SIC (Sito di Interesse Comunitario) che ZPS (Zona di Protezione Speciale) ai sensi delle direttive europee per la conservazione di specie e habitat, ed anche il Piano Territoriale del Veneto la vede nell’elenco delle aree deputate a diventare protette.

Il Ministero della Difesa non sembra intenzionato a restituire il demanio, né lascia capire le intenzioni per il futuro: in un’area naturalisticamente importante e gestita con tanta attenzione quei ruderi fatiscenti sono un chiaro segno di degrado. Il timore è che il Ministero della Difesa tenti di non restituire le aree, ma di inserirle impropriamente nei beni cartolarizzabili e vendibili, non rispettando il contratto del 1976, creando così le condizioni per una inaccettabile speculazione in una delle più importanti e note foreste pubbliche italiane, nonostante la determinazione del Direttore Generale dei Lavori e del Demanio del Ministero della Difesa del 2001, con cui veniva stabilito di procedere alla dismissione definitiva delle aree avute in concessione.

Veneto-Friuli – Alpago-Cansiglio (BL e PN)

**AL COMUNE DI FARRA D'ALPAGO**

**Motivazione: 'Per il ruolo attivo dell'amministrazione comunale nel riproporre il polo sciistico Pian Cavallo – Nevegal tra Veneto e Friuli, in spregio degli straordinari valori naturalistici ospitati dalla foresta del Cansiglio'.**

Farra è uno dei 5 comuni dell'Alpago, il cui territorio si estende dal Lago di S. Croce alla Piana e Foresta del Cansiglio; in un'area di così notevole interesse naturalistico, in gran parte già protetta e interessata da siti di interesse comunitario, questo Comune mette continuamente in cantiere progetti che vanno in direzione opposta alla conservazione del patrimonio naturalistico.

Da circa quindici anni Farra consente e sostiene l'attività di una enorme cava di carbonato, circa 1,5 milioni di metri cubi, nei pressi del Lago di S. Croce, sul Passo del Fadalto, cava in continua richiesta di espansione, gravitante sull'area delle sorgenti che danno acqua nel trevigiano a circa 200.000 persone. Recentemente il Comune sta proponendo di creare, sempre nei pressi del Lago, un grande parco divertimenti sul modello di Gardaland.

Ma la iniziativa più inquietante riguarda la destinazione dell'intero massiccio montuoso del Cansiglio-Cavallo. La Foresta del Cansiglio era gestita fino agli anni settanta dal Ministero dell'Agricoltura tramite l'ASFD (Azienda di Stato per le Foreste Demaniali) e doveva diventare un Parco Nazionale per le sue eccezionali valenze naturalistiche e culturali. La Foresta venne poi divisa tra Veneto e Friuli, sotto la gestione delle rispettive Aziende Regionali. Negli stessi anni il Friuli dette inizio alla costruzione, con soldi pubblici, in un altopiano integro sotto il Monte Cavallo, del Polo Invernale di Pian Cavallo, perennemente deficitario e sempre in perdita ma in continuo ampliamento, sempre con soldi pubblici. Fin dagli anni 80 la richiesta degli operatori turistici e dei vari enti gestori è stata quella dell'espansione del Pian Cavallo sul versante veneto. E questo nonostante da oltre 20 anni il Cansiglio veneto sia destinato a diventare, come previsto dal Piano Territoriale di Coordinamento, Parco Regionale, e nel frattempo tutto il Cansiglio, anche quello friulano, è diventato Zona di Protezione Speciale della Rete Natura 2000. Le associazioni ambientaliste del Veneto e del Friuli hanno sempre espresso la loro opposizione al collegamento sciistico chiedendo la creazione di due Riserve Naturali Regionali contigue gestite dalle due regioni: dal 1988 si svolge, regolarmente ogni anno, una manifestazione per ribadire il no al collegamento. In questo contesto in cui anche la PROMOTOUR, azienda a maggioranza pubblica che gestisce Pian Cavallo, ha esplicitamente dichiarato la non fattibilità del collegamento, il comune di Farra si è fatto capofila di un mastodontico progetto di sviluppo infrastrutturale di tutta l'area. Per espressa dichiarazione del sindaco, il comune di Farra si è posto l'obiettivo di creare le condizioni per arrivare alla creazione di un grande polo turistico tra il monte Nevegal (sede di una stazione sciistica di bassa quota in perenne deficit e fallita, per l'ennesima volta, nei mesi scorsi, pur dopo una stagione invernale con ottimo innevamento) ed il Pian Cavallo: tra questi due cronicamente deficitari poli turistici invernali si trova tutta la Foresta del Cansiglio ed il gruppo del Cavallo, vero obiettivo del progetto. Tale progetto prevede parecchie nuove seggiovie, ampliamenti di sedi stradali, apertura al transito di strade forestali, nuove strade in aree estremamente delicate ed importanti, un progetto complessivo di svariate decine di milioni di euro, tutti o quasi pubblici. In pratica un ennesimo tentativo di collegare il Pian Cavallo al Cansiglio Veneto, soprattutto impedendo la creazione dell'area protetta chiesta da anni dall'opinione pubblica sia Veneta che del Friuli Venezia Giulia.

Veneto - Lessinia (VR)

**ALLA COMUNITA' MONTANA DELLA LESSINIA**

**Motivazione: 'Per gli eccessivi progetti di infrastrutturazione all'interno del Parco Regionale della Lessinia e per la disinvoltura con cui vengono eluse le disposizioni comunitarie per la protezione degli habitat'.**

La Comunità Montana della Lessinia, quale Ente gestore del Parco regionale della Lessinia, ha presentato un progetto per la realizzazione di ben 37 (!) aree parcheggio (pari a oltre 3600 posti auto, 50 posti pullman e di 60 piazzole di sosta pic-nic). Le aree di progetto si trovano nel Parco, a ridosso e all'interno di tre Siti di Importanza Comunitaria denominati: Monti Lessini - Cascate di Molina (cod. IT 3210002), Monti Lessini- Ponte di Veja Vaio della Marciaga (cod. IT 3210006) e Monti Lessini- Piccole Dolomiti Vicentine (cod. IT 3210040).

Un progetto così invadente nasce in assenza di una strategia globale di sviluppo sostenibile e di ricerca di strategie capaci di modificare l'attuale e fallimentare modello di sviluppo. Indubbiamente un simile progetto si configura come completamente fuori scala rispetto alla "capacità di carico", sia per i cantieri e l'opera in sé, sia per la prevedibile attrazione di nuovi flussi di traffico.

Un altro progetto che non sembra tenere in alcun conto l'eccezionalità del patrimonio naturalistico di questo territorio è quello, presentato dal Comune di Selva di Progno e approvato dalla Comunità Montana della Lessinia, che prevede nell'ambito di un Sito di Interesse Comunitario denominato "Monti Lessini - Pasubio - Piccole Dolomiti Vicentine" (IT3210040):

- la realizzazione di una pista per lo sci da fondo, a doppio binario, lunga 5 chilometri e larga 5 metri, da utilizzarsi anche per uso agonistico;
- la costruzione di un fabbricato/palazzina, su due piani, destinato ad ospitare un punto di ristoro, spogliatoi, un centro di pronto soccorso, un'area di ricovero per mezzi battipista e attrezzi;
- l'ampliamento della strada vicinale "Pagani - Malga Lobbia", che verrà allargata dagli attuali 2 metri a 5 metri con 4 piazzole di scambio e un piazzale per l'elisoccorso;
- una capacità di ricezione di circa 1.000 persone al giorno.

Tale progetto doveva essere sottoposto a Valutazione di Incidenza Ambientale, ma tale procedura non è stata effettuata con questa singolare motivazione: ..."il sottoscritto professionista considera non necessaria la valutazione di incidenza in quanto il progetto risulta connesso alla gestione del sito Natura 2000 secondo le finalità di conservazione e sviluppo, non alterando in alcun modo le caratteristiche del sito stesso".

La Comunità Montana della Lessinia, nonostante l'assurda conclusione, ha rilasciato il nulla osta dichiarando validi i documenti presentati.

E' del tutto evidente che tale progetto comporta modificazioni rilevanti del territorio ed incide in modo significativo e potenzialmente dannoso in un habitat attualmente integro, che ospita pregevoli specie vegetali e specie animali oggetto di tutela, quali aquile, pernici bianche, galli forcelli, marmotte, etc., e ciò non soltanto per le opere di sbancamento e le edificazioni previste, ma anche per la prevista affluenza di mezzi motorizzati e di pubblico.

LEGAMBIENTE – La CAROVANA delle ALPI 2005

# Le Bandiere Verdi



La CAROVANA della ALPI 2005 – BANDIERA VERDE

Piemonte – Val Maira (CN)

**AL COMUNE DI MARMORA**

**Motivazione: ‘per la decisione di rinunciare alla realizzazione della pista per motoslitte Marmora – Col d’Esischie in favore di orientamenti turistici più sostenibili’.**

All'interno di un progetto presentato dalla CM Val Maira per la "*Valorizzazione del turismo ambientale dei comuni di Marmora e Canosio*" nel marzo del 2001, nell'ambito dei progetti speciali integrati della Regione Piemonte, veniva proposta una pista per motoslitte che utilizzava la strada comunale del colle d'Esischie e che avrebbe affiancato i percorsi già esistenti per sci di fondo, sci alpinismo e racchette, causando notevole inquinamento atmosferico e acustico e nuocendo non poco a un tipo di turismo affezionato a pace e silenzio.

Questo progetto vide l'opposizione di numerose associazioni (Legambiente, CAI, CIPRA, Buon Cammino) che però non riuscirono a far recedere né l'allora sindaco di Marmora né il Presidente della Comunità Montana Val Maira. L'opposizione delle associazioni rispetto a questa pratica del tempo libero, oltre al disturbo e all'inquinamento che avrebbe causato la circolazione di questi fastidiosi mezzi a motore, era dettata anche da preoccupazioni di sicurezza: è noto infatti che le motoslitte possono innescare fenomeni valanghivi su coperture nevose instabili, anche in virtù del fatto che i conducenti di questi veicoli spesso si fanno lecito di percorrere o tagliare pendii anche con pendenze assai significative: difficilmente sarebbe stata controllabile la circolazione di motoslitte al di fuori del percorso. Inoltre nel periodo estivo le motoslitte sarebbero state "sostituite" dai *quad*, motociclette a quattro ruote motrici, che oltre a disturbare gli escursionisti e la fauna della valle, hanno un effetto devastante per il terreno.

La nuova giunta eletta a giugno in una delle sue prime sedute ha annullato la delibera, inaugurando finalmente una fase di diversa e maggiore attenzione alle potenzialità di questa straordinaria valle, già oggetto di un turismo molto selezionato, proveniente dai Paesi del Centro Europa, che frequenta la val Maira proprio per i suoi silenzi e la sua natura selvaggia e suggestiva.

La CAROVANA della ALPI 2005 – BANDIERA VERDE

Piemonte – Valli Orco e Soana (TO)

**ALLA COMUNITA' MONTANA VALLI ORCO E SOANA**

**Motivazione: ‘per l’efficienza e i corretti orientamenti con cui sono stati attivati piani e interventi per la manutenzione territoriale a fini di riassetto di un bacino montano’.**

La Legge Regionale 13/97, di attuazione della “Legge Galli” 36/94, stabilisce che una percentuale della tariffa idrica sia destinata ad attività di difesa e tutela dell’assetto idrogeologico del territorio montano.

L’ATO 3 (Ambito Territoriale Ottimale della Provincia di Torino) ha stabilito che sul territorio di sua competenza tale quota è da destinarsi alle Comunità Montane per l’esecuzione di interventi di manutenzione ordinaria e per la redazione dei relativi piani.

La Provincia di Torino ha nel frattempo avviato il Progetto Strategico “Manutenzione del territorio” che, attraverso la redazione di piani-pilota ed in sintonia con quanto stabilito dall’Autorità di Bacino del fiume Po, ha stabilito gli indirizzi tecnici per la redazione dei Piani di Manutenzione Ordinaria (PMO).

La Comunità Montana Valli Orco e Soana è stata tra le prime a concludere i PMO di sei sottobacini ed ha già realizzato i primi interventi avendo la capacità di proporre soluzioni innovative e sostenibili.

In questi luoghi si è riusciti a declinare correttamente il concetto di manutenzione di un bacino montano, intendendolo correttamente come difesa e incentivazione delle tre funzioni idrologica, geomorfologica e pedologica; i progetti hanno consentito in alcuni casi il ripristino degli alvei e dei versanti con un’idonea copertura vegetale.

In applicazione dell’art. 17 della “Legge sulla montagna” 97/94 la CM è riuscita anche ad affidare direttamente i lavori a coltivatori diretti e imprenditori e cooperative agricole e questo ha fatto sì che la cura e la manutenzione del territorio diventassero un’opportunità di lavoro e di reddito per chi vive in montagna e vuole continuare a farlo nel miglior modo possibile contribuendo direttamente alla gestione del territorio.

Piemonte – Valle Po (CN)

**AI COMUNI DI MARTINIANA PO, OSTANA E RIFREDDO**

**Motivazione: ‘per gli investimenti e le azioni di valorizzazione e salvaguardia del patrimonio naturale e culturale locale intraprese dai piccoli comuni della Valle Po in una chiave di sviluppo regionale’.**

La Valle Po rappresenta un contesto ambientale e socio-economico difficile, in cui le azioni di promozione e sviluppo richiedono investimenti coraggiosi, sovente ai limiti delle possibilità per le piccole municipalità.

L’amministrazione comunale di **Martiniana Po** ha fatto in modo che un importante sito geologico, nel quale si trovano enormi cristalli di ‘piropo’, un granato unico al mondo quanto a dimensioni, oggetto di depredazione da parte dei collezionisti, venisse riconosciuto e quindi sottoposto a tutela. Nell’azione di tutela l’amministrazione ha coinvolto Regione, Università di Torino e Parco del Po.

All’interno di questa operazione di promozione locale, oltre alla tutela del geosito, l’amministrazione da alcuni anni promuove iniziative per la valorizzazione dei prodotti tipici, tiene una fiera dei piccoli frutti, attua progetti di recupero e restauro di opere di artisti e artigiani locali.

**Ostana** è uno dei più piccoli Comuni della valle; ha realizzato opere di recupero architettonico e restauro degli edifici tradizionali delle borgate, recuperando gli antichi sentieri e i luoghi dove si svolgevano le poche attività tradizionali (es. la lavorazione della canapa); l’amministrazione comunale ha fatto in modo che recentemente venissero aperti un museo etnografico e una scuola di fotografia alpina. Propone ogni anno una “Ciaspolata”, ovvero una escursione con racchette da neve (ciaspole), accompagnata da degustazione di prodotti locali e danze con musica occitana. L’iniziativa sta incontrando successo anche al di fuori della valle.

**Rifreddo** ha attuato azioni esemplari di recupero degli edifici storici del paese, in particolare la preziosa abbazia cistercense di Santa Maria della Stella, unico esempio di monastero femminile nella zona. La vecchia struttura è stata riportata alla luce riscoprendone gli elementi architettonici inglobati in costruzioni più recenti. Grazie a questo intervento oggi l’abbazia è sede di un museo multimediale, che ne narra la storia e le fasi del restauro.

Legambiente intende sottolineare, con questo unico riconoscimento, la dedizione dimostrata dagli amministratori di questi comuni alle azioni di cura e promozione del territorio, auspicando al tempo stesso che da queste realizzazioni, anche le più modeste, si possa procedere verso forme di integrazione, collaborazione e allargamento orientate alla costituzione di un sistema territoriale della qualità, dotato delle risorse umane ed imprenditoriali necessarie ad affrontare la complessità della sfida dello sviluppo locale nella valle del Po.

Piemonte - Canavese (TO)  
**AL COMUNE DI QUINCINETTO**

**Motivazione: 'per l'impegno dimostrato nella riduzione del fabbisogno energetico del comune e per le politiche volte alla riduzione dei rifiuti'.**

L'amministrazione comunale di Quincinetto ha avviato da due anni un forte impegno in campo ambientale, specialmente per quanto riguarda i temi energetici e quelli relativi alla gestione dei rifiuti.

Per quanto riguarda l'energia il comune ha sviluppato una serie articolata di interventi, a cominciare dalla certificazione energetica degli edifici comunali ai fini di realizzare azioni specifiche per la riduzione della dissipazione termica; la stessa iniziativa sarà proposta, su base volontaria, a tutti i cittadini che così potranno ricevere una adeguata attestazione delle prestazioni energetiche delle loro abitazioni; inoltre è stata messa in atto la modifica del regolamento edilizio al fine di incentivare nuove costruzioni e ristrutturazioni rispondenti a elevati standard prestazionali; è in corso la realizzazione di una show house che verrà utilizzata come vetrina per la divulgazione di progetti riguardanti le fonti rinnovabili e il risparmio energetico.

Sul fronte della riduzione dei rifiuti e della gestione sostenibile della loro raccolta e smaltimento il comune di Quincinetto ha avviato un buon progetto di raccolta differenziata spinta, puntando anche sull'adozione di un approccio partecipato, aprendo spazio di consultazione e confronto con la popolazione; il comune si è anche attivato per sollecitare i consumatori ad evitare di acquistare packaging inutili: originale è la campagna "negozi leggeri", per sperimentare la distribuzione di detersivi 'alla spina'. Inoltre l'amministrazione si è distinta per dinamismo nel contrastare gli aspetti più discutibili del piano provinciale di gestione dei rifiuti 2005 facendosi promotrice di iniziative di informazione e sensibilizzazione delle amministrazioni limitrofe

Valle d'Aosta – Champorcher

**ALL'ASSESSORATO REGIONALE ALL'AGRICOLTURA**

**Motivazione: 'Per la scelta di non realizzare una strada nella Valle dell'Alleigne optando per una monorotaia ad assai minore impatto ambientale'.**

*In Valle d'Aosta esistono ancora aree che, pur essendo abitate ed ospitando attività connesse all'economia montana tradizionale (agricoltura e zootecnia in particolar modo), non sono raggiunte da collegamenti stradali. E' il caso della valle dell'Alleigne, sulla destra orografica del torrente Ayasse nella valle di Champorcher. E' una valle di grande varietà di rocce e climi, perciò la flora che vi cresce è estremamente varia e di grande e documentato pregio. Per questo motivo la valle dell'Alleigne è stata inserita tra i siti di importanza comunitaria (SIC).*

I suoi alpeggi, Ourty, Vercoche, Sant'Antonio, Chavana, e i vicini alpeggi di Trome, Borion e Volseri (sulla destra orografica del torrente Alleigne) sono conosciuti e frequentati non solo dai contadini locali ma anche da pastori della piana canavesana fin dal Medio Evo, quando per accedervi essi dovevano pagare una sorta di "affitto" al conte di Savoia e signore della valle di Champorcher. Nel Seicento e Settecento a Vercoche si estraeva il ferro che veniva poi fuso nel forno di Ourty, di cui oggi si intravedono ancora i resti. Sulla mulattiera che attraversa la valle e su quelle dei vicini valloni di Dondena e Laris passavano fin da tempi ancor più remoti, oltre a pastori transumanti, anche commercianti ambulanti che provenivano o che andavano verso la vicina Valsoana in Piemonte.

Anche oggi questa valle, ancora sostanzialmente intatta nelle sue caratteristiche ambientali, è perciò meta di numerosissimi escursionisti che ne apprezzano i fiori rari, i magnifici paesaggi, la tranquillità, la ricchezza di acque e cascate, la varietà degli ambienti (dal bosco di conifere, alla prateria di alta montagna, agli ambienti rocciosi, ai laghi), la presenza di una fauna ancora assai ricca (camosci, marmotte, volpi, ermellini, aquile e altri rapaci, pernici), la pescosità dei laghi e dei torrenti.

Una carrozzabile nella valle dell'Alleigne porterebbe con sé un modello di sviluppo turistico vecchio e per nulla sostenibile, sul modello di Cervinia. Negli anni a cavallo del nuovo millennio, si comincia a discutere dell'opportunità di creare un collegamento alternativo alla ripida mulattiera che attraversa la valle. Nel 2001 nasce il Comitato per la Tutela della Valle dell'Alleigne che, attraverso interventi in pubblico, sottolinea la negatività di un'ipotetica strada, proponendo un'alternativa, da costruire sul mantenimento delle attività tradizionali e sull'ampliamento dell'offerta turistica. Il Comitato riesce a suscitare un dibattito a livello regionale, che trova eco sugli organi di informazione valdostani.

I proprietari si orientano allora sulla ricerca di soluzioni differenti. La scelta cade infine sulla monorotaia, il cui progetto, dopo l'esito positivo dell'esame da parte del Servizio Gestione Risorse Naturali (maggio 2003), passa alla fase realizzativa. Nei primi mesi del 2005 l'impianto entra in funzione.

Si tratta di una monorotaia lunga circa 1800 m. che collega due alpeggi di Ourty e Vercoche e permette anche il trasporto mezzi ed attrezzature. L'impatto ambientale è minimo. La rotaia ha dimensioni ridottissime (cm. 6x6); è sostenuta da piloni infissi direttamente nel terreno a circa 3 m. uno dall'altro e corre mediamente a 45 cm. dal suolo. Per costruire l'impianto non è stato abbattuto alcun albero e non è stato necessario nessuno sbancamento. Questo mezzo di trasporto agile e versatile è quindi adattissimo al trasporto montano, potendo superare pendenze con inclinazione fino al 100%, non ha bisogno di manovratori ed è molto sicuro. Procedendo a velocità ridotta, può essere utilizzato anche per gli spostamenti di chi in alpeggio lavora, senza i rischi, tristemente noti, connessi all'uso del trattore. La realizzazione dell'impianto è stata interamente finanziata dall'Assessorato sopra citato che ha adottato una tecnologia buona, sicura ed economica.

Lombardia – Valle Camonica (BS)

**ALL'ASSOCIAZIONE 'CAMUNI CON GUSTO' E ALL'UNIVERSITA' DI MILANO, FACOLTA' DI AGRARIA - SEDE DI EDOLO**

**Motivazione: 'Per il sostegno dal basso alla costituzione di un sistema di promozione e miglioramento dei prodotti e delle aziende locali, e per aver perseguito la scelta di un polo formativo e di ricerca vicini al territorio e alle sue esigenze'.**

L'associazione "Camuni con Gusto", costituita da un gruppo di produttori della Valle Camonica, nasce dall'intento comune di valorizzare produzioni tipiche, realizzate utilizzando il più possibile materia prima locale, restituendo centralità al territorio e al suo potenziale produttivo, culturale e tradizionale, veicolato attraverso i prodotti. Il principio di filiera interna alla Valle, perseguito attraverso una esperienza associativa, ha il duplice significato di ridare impulso ad alcune attività agricole, zootecniche e produttive perfettamente compatibili con le caratteristiche del territorio, favorendo contestualmente la crescita di uno spirito di collaborazione tra differenti realtà produttive dislocate in tutto il territorio camuno. Ogni azienda è impegnata nel costante miglioramento qualitativo dei propri prodotti, nell'individuazione di possibili produzioni comuni, nella riscoperta di antiche ricette e metodologie di trasformazione, nel recupero di aspetti culturali che consolidano il legame tra prodotto e territorio, nell'individuazione delle strategie e modalità di presentazione dei frutti di tutto questo lavoro, costituendo un paniere ricco, diversificato, che sia un motivo in più per tornare e scoprire la Valle. L'associazione propone visite in azienda, partecipa ad iniziative di promozione del territorio, organizza momenti di degustazione dove la Valle è rappresentata per intero.

Le potenzialità di questa esperienza sono numerose, essa persegue una strategia di sviluppo delle aree montane attraverso la creazione di "sistemi" integrati e multifunzionali, dove la scarsa competitività di ogni attività che vi si realizza viene compensata dalla grande qualità e dalla "personalità" di ciò che esprime e dalle unicità ambientali e culturali che in alcune zone si sono conservate rappresentandone la ricchezza.

L'associazione è stata costituita nell'aprile del 2004 da un nucleo di produttori locali. Nel paniere di 'Camuni con gusto' sono disponibili: biscotti, confetture, dolci e torte, farine, formaggi di capra, formaggi di vacca, formaggi misti, grissini, liquori e grappe, lumache, miele, panettoni e colombe, salumi, vino, infusi, tisane, prodotti cosmetici a base di erbe officinali prodotte in Vallecamonica.

Sul sito: [www.camunicongusto.com](http://www.camunicongusto.com) è possibile trovare ulteriori informazioni sulle aziende, i prodotti e le iniziative promosse.

Il Corso di Laurea in Valorizzazione del Territorio Montano sede decentrata di Edolo della Facoltà di Agraria di Milano, ha fatto da incubatore per la nascita di questa esperienza associativa e di sviluppo imprenditoriale. Il legame tra il territorio e il polo universitario edolese ha determinato una positiva e iniziale interazione con il primo nucleo di produttori consapevoli di doversi aggregare e individuare nuove forme di collaborazione. Ne è nato un tavolo di lavoro e di confronto che ha condotto alla costituzione dell'associazione. La presenza dell'università ha sicuramente agevolato vari passaggi, soprattutto ha esercitato ed esercita una funzione di riferimento importante quando emergono le criticità organizzative e operative inevitabili per esperienze del tutto nuove. L'obiettivo futuro è quello di sviluppare progetti per il miglioramento qualitativo e di filiera, rispetto al quale il know-how di un istituto di ricerca è un supporto indispensabile.

**Motivazione: 'Per la creazione e sviluppo di una offerta turistica basata sull'utilizzo escursionistico di una via storica ('Via Spluga'), attenta alla specificità dei luoghi ed efficace sotto il profilo di un equilibrato sviluppo regionale'.**

L'ideazione dell'itinerario "Via Spluga" nasce in seguito al processo di ripristino e rivalutazione dei sentieri storici della Valchiavenna e della Regione Via Mala (Canton Grigioni).

"Via Spluga" è un sentiero escursionistico-culturale, lungo circa 65 km, che attraversa le Alpi, da Chiavenna a Thusis, riproponendo così duemila anni di transiti e scambi tra le culture retoromancia, walser e lombarda.

L'ambiente d'alta quota ha permesso la parziale conservazione delle antiche strade e di una fitta rete di percorsi alternativi, dove si possono ancora trovare considerevoli architetture storiche, civili e religiose.

L'itinerario, lontano dal traffico automobilistico, si svolge in un ambiente selvaggio con boschi, selve e dirupi. Oltre all'interesse paesaggistico, i turisti che percorrono l'itinerario possono avvicinarsi alla storia e alla cultura del territorio, grazie alla presenza di resti delle antiche vie di percorrenza e a musei che conservano testimonianze di duemila anni di storia.

Il primo intervento di recupero dell'Via Spluga risale al 1994, utilizzando i fondi messi a disposizione dalla legge 86/1983 per le aree di rilevanza ambientale; negli anni successivi, grazie a finanziamenti comunitari (Interreg), è stato possibile sistemare i sentieri, la segnaletica e l'organizzazione turistica, fino ad arrivare all'inaugurazione nel luglio 2001.

L'itinerario "Via Spluga" ha riscontrato un buon successo turistico che ha comportato sia un miglioramento della stagionalità turistica che dell'affluenza di turisti nei piccoli centri, alcuni dei quali, specialmente sul versante italiano della Valle San Giacomo, hanno riscoperto una tradizione e una economia turistica che era andata persa dagli anni della motorizzazione di massa e che ora, grazie alle diverse esigenze e percorrenze degli escursionisti, ridiventano tappe per la sosta.

Le affluenze, in continuo aumento, si verificano in tutti i mesi in cui il passo è praticabile, normalmente da giugno a ottobre. L'itinerario "Via Spluga", accompagnato da una valida, accattivante e affidabile gestione del servizio turistico, merita senz'altro di essere considerato una buona pratica replicabile in altri contesti: ciò sta già avvenendo nella stessa Valchiavenna, dove è stato di recente lanciato l'itinerario escursionistico della Val Bregaglia italo-svizzerà, nell'ambito di una cooperazione tra Comunità Montana Valchiavenna e Regione Bregaglia.

Lombardia – Valle Camonica (BS)

**AGLI AMICI DELLA NATURA DELLE SEZIONI DI LOZIO ESAVIORE**

**Motivazione: 'Per una esperienza di turismo dolce, realizzata con le modalità e la perseveranza proprie di un'associazione di volontariato e di impegno civile, attenta e responsabile nei confronti del territorio e della comunità in cui è inserita'.**

L'associazione internazionale degli Amici della Natura, nata in Austria nel XIX secolo, ha sviluppato una rete internazionale di ospitalità costituita da oltre 1200 case e rifugi in 20 Paesi, soprattutto centro e nord Europa, in cui vengono promosse attività di turismo dolce e responsabile attraverso formule di autogestione delle sue case. Anche in Italia si è costituito un gruppo di Amici della Natura. Si segnalano in particolare le attività delle sezioni di Valle Camonica, nei comuni di Saviore dell'Adamello e di Lozio: entrambi comuni di ridottissime dimensioni e con grandi difficoltà legate al contesto geografico, in cui l'associazione si è impegnata per realizzare una offerta di turismo dolce e solidale attraverso la gestione di semplici strutture ricettive.

A **Saviore**, in una delle valli più selvagge e inaccessibili dell'Adamello, l'associazione è attiva fin dalla fine degli anni '80 con una struttura di accoglienza, il rifugio 'Brata', con circa 30 posti letto a mezz'ora di cammino dal paese. Con la loro attività gli Amici della natura sono una realtà viva ed interessante per l'intero paese, fortemente spopolato e privo di prospettive turistiche, che grazie agli Amici della Natura diventa ben presto meta di visitatori ed escursionisti di diversi Paesi europei.

A **Lozio** l'esperienza di gestione di una struttura ricettiva è in corso da una decina d'anni, ad opera di un gruppo di residenti che hanno intravisto in questa attività la possibilità di rilanciare l'attività turistica di un piccolo paese sofferente dei problemi tipici delle piccole comunità di montagna: spopolamento, chiusura delle attività economiche e conseguente riduzione dei servizi pubblici offerti. La scelta di chiedere all'amministrazione comunale di avere a disposizione una vecchia scuola inutilizzata da anni per farvi una casa vacanza rientrava a pieno nell'idea di un utilizzo delle risorse del territorio per il territorio stesso.

Purtroppo per molti anni questo gruppo molto attivo ha dovuto sostenere impegnative battaglie, anche legali, contro i propositi di cementificazione sostenuti dalla locale amministrazione comunale, che vedeva nella inverosimile proliferazione di seconde case la risposta a tutte le difficoltà economiche. Si è trattato di una battaglia vittoriosa, condotta anche con il sostegno legale del Centro di Azione Giuridica di Legambiente, che ha portato alla sconfitta elettorale del sindaco-immobiliarista, ma anche assai sfibrante per una piccola comunità di soli 400 abitanti. L'associazione, tuttavia, ormai ben radicata nel territorio, dopo aver dovuto rinunciare alla gestione troppo onerosa della vecchia scuola, ha subito rilanciato il proprio impegno aprendo la 'Casa Arcobaleno', frequentata ogni anno da centinaia di persone provenienti da diversi paesi europei. L'attività svolta si caratterizza per un continuo coinvolgimento dei turisti ospiti nelle attività della comunità.

Lombardia – Valli del Luinese (VA)

**ALL'ASSOCIAZIONE PER LA PROMOZIONE DELLA FORMAGGELLA DEL LUINESE**

**Motivazione: 'Per aver riscoperto l'antica sapienza casearia delle valli varesine, riproponendo un prodotto di elevata qualità la cui produzione è strettamente connessa alle forme tradizionali di utilizzo del territorio montano'.**

Le Prealpi Varesine, chiuse tra le sponde del Verbano e il confine elvetico, hanno sofferto più di altri territori le problematiche dello spopolamento e dell'abbandono dei versanti. Sebbene si tratti di rilievi montuosi modesti, la forte vicinanza dell'area metropolitana e della fascia turistico-immobiliare del Lago Maggiore ha infatti determinato una forte attrazione della popolazione e delle risorse lavorative, lasciando sguarniti i versanti e le piccole località in quota. La sapienza casearia di questi territori, ampiamente documentata da secoli, ha rischiato di sparire del tutto fino a che, nel corso degli anni '90 e sotto un fondamentale impulso da parte della Comunità Montana delle Valli del Luinese, un gruppo di piccoli imprenditori agricoli ha deciso di costituire una associazione finalizzata a recuperare le tradizioni di allevamento e lavorazione del latte caprino, a perseguire obiettivi di miglioramento e di caratterizzazione del prodotto, di promozione e marketing della 'Formaggella del Luinese'.

Oggi sono decine le aziende che aderiscono all'associazione e al suo disciplinare di produzione, che nel frattempo ha superato la valutazione positiva della Regione Lombardia che lo ha ammesso alla richiesta di riconoscimento della denominazione DOP (Denominazione di Origine Protetta) da parte del Ministero delle Politiche Agricole e Forestali, atteso proprio per questi giorni.

Qualunque sia il pronunciamento del Ministero, la Formaggella del Luinese ha già conseguito un importante obiettivo di rivitalizzazione dell'economia agro-pastorale, perpetuando e rinnovando una antica tradizione e assicurando un futuro ai verdi pascoli delle Prealpi Varesine.

La CAROVANA della ALPI 2005 – BANDIERA VERDE

Alto Adige – Val Venosta/Vinschgau (BZ)  
**ALLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO**

**Motivazione: 'per il coraggio di un forte investimento finalizzato al recupero di una tradizionale ferrovia, che ora si avvia a diventare la 'spina dorsale' di un moderno e sostenibile sistema di mobilità nella Val Venosta'.**

Dopo la dismissione della ferrovia della Val Venosta da parte delle Ferrovie dello Stato, avvenuta nel 1990 dopo quasi un secolo di funzionamento, nessuno avrebbe creduto che questo tratto ferroviario potesse essere messo di nuovo in funzione, se si escludono alcuni consiglieri comunali lungimiranti e i gruppi ambientalisti – come l'Umweltschutzgruppe Vinschgau.

Alla fine degli anni 90 anche la Provincia di Bolzano ha iniziato ad impegnarsi attivamente per ripristinare questo tratto ferroviario: sono stati fatti progetti concreti per rimettere in funzione il treno, così importante per la Val Venosta.

La Giunta Provinciale si è poi impegnata a modernizzare con i propri mezzi il tratto ferroviario.

Per il restauro sono state usate moderne tecnologie, particolarmente efficienti anche dal punto di vista dei consumi energetici, e materiali adatti per soddisfare le esigenze dei passeggeri sia nel comfort che nella sicurezza. Le nuove carrozze, con la possibilità del trasporto delle biciclette e con specifici programmi di viaggio a favore del cicloturismo, permettono in valle una mobilità alternativa. Gli orari, programmati inizialmente per un cadenzamento orario, ma con la prospettiva di un raddoppio della frequenza già dall'autunno 2005, rendono il servizio pratico e competitivo rispetto all'auto privata, in particolare per la mobilità turistica. Anche gli elevatissimi standard di puntualità, che consentono una rigorosa programmazione delle coincidenze alla stazione di Merano, fanno di questa rinnovata ferrovia un progetto altamente innovativo, sia sotto il profilo della tecnica ferroviaria che sotto quello del servizio.

Il costo, come previsto, è consistito in 110 Milioni di Euro: un investimento riuscito.

Il successo di questo treno continua ad aumentare, anche in previsione di migliori orari lungo la tratta, e sicuramente la frequentazione dei treni è andata oltre le più rosee aspettative: nel primo mese e mezzo di funzionamento la ferrovia ha trasportato 75.000 passeggeri, fugando i molti timori e scetticismi sulla sostenibilità dell'investimento. Anche se non sono ancora disponibili dati attendibili, già ora a pochi mesi dall'apertura della ferrovia si percepisce un sensibile aumento di turisti associato alla disponibilità del nuovo servizio, anche se la competitività del mezzo ferroviario potrebbe essere messa a dura prova dal previsto allargamento della strada della Val Venosta, in particolare nel tratto Forst-Töll.

Questa esperienza può rappresentare una pietra miliare nel ritorno di interesse verso le ferrovie alpine.

Trentino Alto Adige – Bolzano

**ALLA CITTA' DI BOLZANO**

**Motivazione: ‘per l’adozione di norme per edilizia ad alte prestazioni energetico-ambientali e l’attenzione espressa, in norme vincolanti, nella predisposizione del Piano di Attuazione per una nuova Zona di espansione’.**

Il Comune di Bolzano ha iniziato ad introdurre norme specificatamente volte alla salvaguardia ambientale ed ha iniziato a dare “il buon esempio” con un esteso quartiere di nuova edificazione dove é richiesto il Certificato Casa Clima “A”. In particolare, in anticipo su quella che é diventata poi norma provinciale, ha imposto parametri piú rigidi rispetto alla normativa vigente per il risparmio energetico nelle costruzioni ed ha introdotto l’indice R.I.E. che, finalmente, riconosce un valore alla permeabilità dei suoli in zone edificate nell’ottica di un migliore deflusso delle acque meteoriche e della qualità del microclima locale.

Il Certificato Casa Clima viene conferito agli edifici che rispettano limitati fabbisogni termici per unità di superficie per anno, classificandoli in categorie da A (la piú stringente) a G in funzione delle prestazioni energetiche. Nell’intero territorio comunale tutti i nuovi edifici dovranno essere almeno di cat. C.

La procedura R.I.E. calcola con opportuni indici l’impatto edilizio e quindi garantisce un migliore e regolare smaltimento delle acque meteoriche attraverso l’infiltrazione nel terreno e la naturale evaporazione. Si hanno cosí benefici sia nel ciclo dell’acqua, sia nelle condizioni ambientali (volani termici, umidità, polveri, ecc.).

Si tratta dei primi esempi di implementazione nei regolamenti urbanistico-edilizi di specifici riferimenti agli aspetti ecologici che superano le usuali generiche e rituali formule esortative contenute in ogni documento programmatico ma che poi non si formalizzano in atti concreti.

In questo senso il Piano di Attuazione per il nuovo quartiere “Casanova” rappresenta una positiva svolta nelle pratiche di gestione territoriale perché, oltre alle procedure che hanno privilegiato la qualità progettuale generale degli interventi, ha espresso chiaramente nelle Norme tecniche i severi parametri di risparmio energetico richiesti oltre ad altri vincoli e alla previsione di allacciamento all’impianto di teleriscaldamento.

L’esperienza di Bolzano ha caratteristiche (purtroppo) ancora quasi uniche in Italia, ed ha pochi eguali in Europa, sebbene si tratti di adottare procedure che possono essere replicate ovunque, tanto in grandi quanto in piccoli centri, dando un forte impulso di innovazione ad un settore, quello edilizio, in cui i parametri quantitativi, volumetrici e di superficie, continuano ad essere prevalenti su quelli prestazionali.

Trentino Alto Adige – Provincia di Trento

**AI PARCHI NATURALI ADAMELLO-BRENTA E PANEVEGGIO-PALE DI SAN MARTINO**

**Motivazione: ‘per la volontà dei parchi naturali della Provincia Autonoma di Trento di attivare iniziative volte a favorire una mobilità turistica orientata a principi di sostenibilità, anche con modalità e offerte innovative’.**

I parchi naturali del Trentino, benché costituiscano un’esperienza ‘pionieristica’ quanto a tipo di istituzione (la Provincia di Trento è stata infatti una delle prime in Italia ad istituire parchi regionali, dalla fine degli anni ’60), si confermano come soggetti territoriali capaci di innovazione nel campo delle politiche ambientali. Questa segnalazione conferma il riconoscimento già conferito al Parco Adamello – Brenta (Bandiera Verde di Legambiente 2003 insieme al Parco dello Stelvio – Settore Trentino) per quanto riguarda i progetti per la mobilità dolce nelle proprie valli: infatti al successo del primo progetto per la accessibilità senz’auto alla Val di Genova si è ora affiancata la proposta “Invito a Tovel”. Questa formula, come l’analoga della Val di Genova, prevede, affianco ai viaggi dei bus navetta, proposte di escursioni di un’intera giornata, con partenza dalla città di Trento e da località turistiche, e una visita guidata in ambiente naturale e a laboratori scientifici. Il Museo Trentino di Scienze Naturali coopera, con propri collaboratori e divulgatori, alla produzione di una offerta turistica e culturale in cui, alla non scontata scelta di mobilità, si affianca un corretto concetto di economia sostenibile legata al parco ed ai suoi progetti di conservazione e di promozione dei beni primari del territorio.

Il riconoscimento va anche alle azioni del Parco di Paneveggio - Pale di S. Martino in tema di mobilità sostenibile, che si concretizzano attraverso una serie di interventi (regolamentazione dei parcheggi, bus navetta gratuiti su varie tratte, potenziamento dei servizi pubblici ecc.) con la contestuale apertura, miglioramento e promozione di percorsi pedonali assai articolati che inducano a lasciare a riposo l’auto privata (ad esempio il nuovo sentiero di diciannove chilometri che da Tonadico permette di raggiungere il Laghetto Welsperg seguendo tutta la valle con dodici proposte di approfondimenti per il visitatore, oppure ancora il percorso, precluso ai mezzi privati, su cui mezzi di servizio del Parco condurranno, dopo breve dolce tratto di strada forestale, dal Bivio di Passo Valles a piedi a malga Venegia.).

Questa bandiera si intende soprattutto come un invito a procedere sulla strada di azioni per la mobilità sostenibile, con l’auspicio che i Parchi sappiano rendersi promotori di una visione "dolce" ma moderna della mobilità e del territorio e di una capacità progettuale, innovativa e che sappia essere appetibile, purtroppo spesso carente nel resto del territorio e delle politiche provinciali. Un invito ai Parchi a costruire strategie di futuro, capaci di determinare indirizzi economici e sociali realmente sostenibili.

La CAROVANA della ALPI 2005 – BANDIERA VERDE

Veneto – Monte Baldo (VR)

**ALL'ASSOCIAZIONE 'BALDOFESTIVAL'**

**Motivazione: 'Per l'impegno nell'avvio di percorsi e attività di animazione culturale volte a restituire centralità alla natura e alle presenze legate al massiccio montuoso del Monte Baldo'.**

Baldofestival è un'associazione, nata nel 2002 in occasione dell'Anno internazionale delle Montagne, con l'intento di creare occasioni per promuovere l'unicità del patrimonio naturalistico e delle suggestioni del paesaggio del monte Baldo.

Le finalità dell'Associazione mirano a rafforzare le identità, i depositi culturali, le memorie ed i valori di un ambiente, che, pur se attaccato abbastanza pesantemente nei decenni trascorsi, conserva ancora tipicità naturalistiche, paesaggi e luoghi incontaminati di straordinario valore e significato scientifico.

Le attività di Baldofestival spaziano dallo sport per tutti agli sport di nicchia, dalla musica in alta quota all'educazione ambientale per i ragazzi, alla presentazione di autori letterari e di produzioni cinematografiche legate alla montagna.

A Baldofestival va anche riconosciuto il merito di aver rilanciato il progetto di istituzione del Parco del Monte Baldo, coinvolgendo le Amministrazioni e le Istituzioni del territorio baldense, dal Veronese al Trentino, in tavoli di discussione finalizzati a consolidare la riflessione intorno alle prospettive future di un "parco" naturale o culturale che avrebbe la sua ragion d'essere in un ambiente senza dubbio unico e spettacolare, da proteggere e preservare e quindi soprattutto da valorizzare.

Merita infine di essere citato il progetto, positivamente accolto dalle Istituzioni, di creare sul Baldo un percorso per disabili motori e non vedenti, un sentiero che metta in condizioni tutti di godere delle bellezze e degli aromi della natura baldense.

Friuli Venezia Giulia – Alpi Giulie

**AL COMUNE DI MOGGIO UDINESE (UD)**

**Motivazione: 'Per la decisione di tutelare le risorse naturalistiche del proprio territorio attraverso l'istituzione della Riserva naturale della Val Alba – Vuait'.**

Il Consiglio comunale di Moggio Udinese ha approvato all'unanimità, nell'aprile 2005, la proposta di istituire con legge regionale la Riserva naturale della Val Alba – Vuait, accompagnata da una indicazione relativa alla perimetrazione e dalle linee guida per la gestione, da affidarsi all'Ente Parco delle Prealpi Giulie.

Il territorio interessato, quasi 3.000 ettari di superficie, con tributari (Rii Alba Simon) del bacino idrografico del Fella, è posto tra le Alpi e le Prealpi Giulie, ed è in parte, per circa 700 ettari, inserito nella Rete europea di Natura 2000 con il Sito di Interesse Comunitario Zuc dal Bor.

La Val Alba è stata segnata da processi erosivi glaciali e fluviali che hanno lasciato visibili tracce morfologiche. Le presenze vegetazionali testimoniano il clima continentale attenuato dalle correnti caldo umide dell'Adriatico e si segnalano alcune specie rare ed a distribuzione spaziale limitata. Significativa la biodiversità animale rappresentata da un'ottantina di specie di uccelli ed una cinquantina di specie di mammiferi, anfibi e rettili. Rintracciabili i segni di presenza ed attività umane (il borgo non più abitato di Riolada, stavoli sparsi, sentieri, resti di opere di sbarramento per la fluitazione del legname e di forni per estrarre calce) tipiche di una economia rurale ed artigianale montana.

Dall'approvazione nel 1996 della L.R. 42 – istitutiva di parchi e riserve regionali nel Friuli Venezia Giulia – la decisione del Comune di Moggio Udinese è la prima richiesta di un Comune che chiede di realizzare un ampliamento della rete di aree protette sin qui istituite.

Poiché il Comune è già parte, fin dall'avvio, del Parco delle Prealpi Giulie, questa ulteriore scelta di conservazione e sviluppo ambientale rappresenta il segno di un equilibrio raggiunto nell'attività dei parchi e delle riserve in rapporto con le comunità e le istituzioni locali, punto di partenza per l'effettiva realizzazione di tutta la rete di aree protette disegnata dalla legge regionale, occasione di qualificazione del territorio, delle opportunità economiche a questo connesse, di conservazione delle risorse naturali caratteristiche del Friuli Venezia Giulia.

La CAROVANA della ALPI 2005 – BANDIERA VERDE

Friuli Venezia Giulia – Alpi Giulie e Carso

**AL PARCO REGIONALE DELLE PREALPI GIULIE E ALL'ISPettorato RIPARTIMENTALE DELLE FORESTE DI TRIESTE E GORIZIA**

**Motivazione: 'per i progetti finalizzati a garantire a tutti, ed in particolare alle persone con disabilità, l'opportunità di contatto e di esperienza in ambienti naturali'.**

In Comune di Trieste è stato inaugurato nel 2005 il tratto italiano (per 2 km circa) di un sentiero che collega Basovizza all'Equile di Lipizza, in Slovenia, la cui peculiarità è la dotazione di un sistema vocale, attivabile da trasmettitori all'infrarosso, in grado di fornire a visitatori non vedenti, tramite apposito ricevitore, indicazioni sulla direzione di movimento e sulle peculiarità ambientali e storiche di questa area carsica.

In Comune di Lusevera, località Pian dei Ciclamini, è previsto nel corso del 2005 l'avvio dei lavori per realizzare, su progetto del Parco regionale delle Prealpi Giulie, un sentiero didattico attrezzato (funi guida, battiruota di delimitazione, sezioni tattili ed in Braille) per consentire una fruizione diretta e il più possibile completa di un'area limitata ma significativa del Parco.

Entrambe le opere dimostrano concreta attenzione alle persone colpite da disabilità sensoriali o motorie, concretizzano possibilità di utilizzo nell'ambito della fruizione dell'ambiente di tecnologie apparentemente pensate solo per contesti urbani e industriali, consentono esperienze di informazione, ricreazione e tempo libero che aprono a persone disabili nuove opportunità di autonomia.