

U No. 3 Marzo 2007 NOTIZIE EM

PERIODICO MENSILE DELL'UNIONE NAZIONALE COMUNI COMUNITA' ENTI MONTANI

**EUROP.A.
2007**

I convegni Uncem

TERRITORIO

Comunità montana
e cooperazione
internazionale

TITOLO V

Comunità montane dentro al
percorso di applicazione

**MONTAGNA
FUTURA**

Il SIM compie
dieci anni

Anno XII - Numero 3 - marzo 2007



Spedito il 18 marzo 2007

EDITORIALE

3 Carta delle Autonomie
di Valerio Prignachi

ISTITUZIONI

di Maria Teresa Pellicori

4 > Titolo V, Comunità montane dentro al percorso di applicazione
> Uncem, bene Confindustria su specificità montana
> Uncem e Rai insieme per la montagna
> L'Uncem promuove PiccolaGrandItalia
> Vivere in montagna: l'indagine
> Nicolais, nuove strategie per l'e-government
> Servizi pubblici: verso autorità per i servizi idrici
L'OPINIONE
> Sempre in salita le politiche per la montagna
del Sen. Giacomo Santini

EUROP.A. 2007

15 > Il Salone delle Autonomie locali
> I convegni Uncem
> Il fotovoltaico riprende la corsa

L'AGENDA DEL MESE

19 > La rivista Centritalia
> Il Parco diventa multimediale

LE NORME

di Massimo Bella

20 > Terzo mandato sindaci
> Servizio idrico: indagine sull'andamento dei costi
> Cambiamento climatici: il ministro dell'Ambiente al Senato
> Riordino settore energetico
> UE e politica energetica
> Fondi per i piccoli Comuni in Abruzzo

MONTAGNA FUTURA

di Piero Tatafiore e Paolo Russo

22 > Il SIM compie dieci anni

NOTIZIE DAL TERRITORIO

di Federica De Maria

26 > Esportare lo sviluppo

EUROPA

28 > AEM, lascia Iglesias Ricou
> Una politica di marketing per l'agricoltura
> Dal Dormobil Klais alla rinascita della ferrovia
> Primo vertice della gioventù UE

4

Titolo V e
Comunità
montane



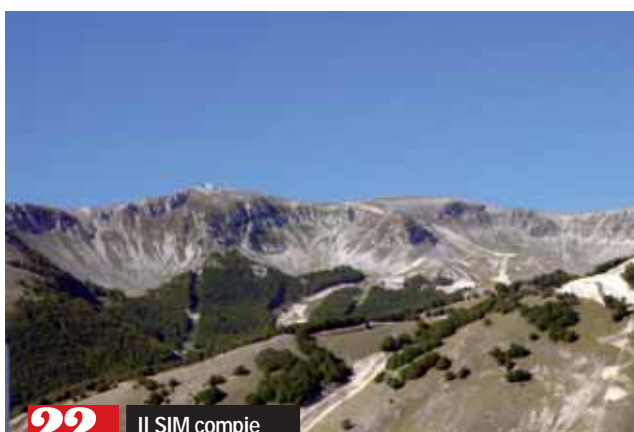
15

Ministro
Lanzillotta
inaugura EuroPA
2006



14

L'opinione del
Senatore
Giacomo Santini



22

Il SIM compie
dieci anni



26

Cooperazione
internazionale



Cambia il
vertice Aem

28

PRODUZIONI TIPICHE

UNA POLITICA DI MARKETING PER L'AGRICOLTURA

"L'Italia è leader europea della tipicità". De Castro esorta a strategie commerciali

■ Europa: ora si tratta di passare ad una vera e propria politica di marketing sulle produzioni legate al territorio". E' la risposta del ministro delle politiche agricole Paolo De Castro alla richiesta di sostegno delle tipicità che viene da tutt'Italia.

I prodotti Dop e Igp, ha sottolineato il

ministro, sono "il punto di partenza e non il punto di arrivo".

Parlando a Mestre alla Prima Conferenza per lo Sviluppo dell'Agricoltura promossa dalla Provincia di Venezia, il ministro per l'agricoltura Paolo De Castro ha esortato a "non trasformare il Dop/Igp in una stelletta, bensì in una strategia commerciale forte che deve iniziare il giorno dopo aver ottenuto il Dop/Igp".



EUROPA E GIOVANI

PRIMO VERTICE DELLA GIOVENTU' DELL'UE

Il 24-25 marzo oltre 200 giovani di 27 Stati membri si riuniranno a Roma

■ Il Vertice della gioventù, in occasione delle celebrazioni per il cinquantenario dei Trattati di Roma, consentirà ai giovani di tutto il continente di esporre le loro idee sull'Europa di oggi e di esprimere le loro aspirazioni per il futuro. Le conclusioni dei giovani saranno trasmesse ai leader europei che si riuniranno a Berlino nello stesso weekend. Le istituzioni europee stanno unendo le forze con il Forum europeo della gioventù per organizzare l'evento che si svolgerà al Campidoglio, lo stesso palazzo in cui 50 anni fa il trattato di Roma è stato firmato dai sei Stati membri fondatori (Italia, Germania, Francia, Lussemburgo, Belgio e Paesi Bassi). L'obiettivo del Vertice è portare al riconoscimento dei risultati ottenuti in Europa e soprattutto guardare avanti, discutendo sul suo futuro. Si prevede la partecipazione di oltre 200 giovani con formazioni e percorsi diversi, provenienti dai 27 Stati membri dell'UE. Il Vertice dei giovani di Roma si svolgerà parallelamente al Consiglio europeo informale di Berlino del 25 marzo 2007, nel quale i capi di Stato e di governo adotteranno una dichiarazione politica per illustrare i valori e le ambizioni dell'Unione europea. Il Vertice della gioventù avvierà un processo di dialogo e dibattito che mobiliterà i giovani e le organizzazioni sulla gioventù in vista delle elezioni europee del 2009.

MOBILITA'

DAL DORFMOBIL KLA RINASCITA DELLA FE MERANO-MALLES. L'IN

Le forme di mobilità dolce promuovono il turismo nelle zone isolate. I grandi problemi cagionati dal transito alpino sono sempre in grande risalto sui media. Ciò nonostante, spesso si dimentica che più di due terzi del traffico alpino sono di origine locale. Una delle problematiche centrali di cui si è occupato il team di esperti della CIPRA è stata quella di valutare le alternative esistenti

➤ Per molti politici e decisori, la qualità dei collegamenti è un requisito decisivo per un andamento economico positivo, per la creazione di posti di lavoro e il turismo. D'altra parte, converso, il traffico merci su strada ha provocato danni ambientali immensi: il rumore e i gas di scarico sono cresciuti a dismisura, in particolare lungo le vie di transito che attraversano le Alpi, tanto che molti residenti accusano sintomi da stress e patologie psicosomatiche. Alla luce di queste considerazioni, lo spostamento del traffico di lunga percorrenza dalla strada alla rotaia è uno dei principali obiettivi della Convenzione delle Alpi. Sebbene il contratto quadro sia stato sottoscritto nel 1991, molti abitanti delle Alpi sono scettici quanto alla possibilità di avvicinarsi anche lontanamente a quest'obiettivo in tempi utili.

Il nocciolo del problema sono gli spostamenti turistici e professionali

Per quanto le sue conseguenze siano estremamente gravose, il traffico di transito rappresenta solo l'8% del totale, perché si concentra su pochi valichi alpini. Un altro 20% del traffico è ascrivibile al turismo e all'escursionismo. Di fatto, la parte del leone la svolge il traffico interno, con una quota del 72%. Stando così le cose, il team di esperti designato dalla CIPRA ha deciso di non focalizzarsi sul traffico di transito, quanto sulle conseguenze degli spostamenti turistici e professionali, cercando di evidenziare nuove prospettive per i problemi di traffico delle Alpi. Il team si è concentrato su quattro interrogativi:

> Qual è il legame tra mobilità e sviluppo regionale?

> Quali altri fattori possono influenzare in misura rilevante le decisioni a livello locale?

> Quali sono le alternative ecocompatibili?

> Com'è possibile promuovere la sensibilità per le soluzioni di trasporto sostenibili?

Nel gergo degli specialisti la parola chiave è accessibilità. Rappresenta il numero di opportunità di contatti economici e personali, il potenziale di clienti raggiungibile o la gamma di servizi offerti. Il numero di residenti raggiungibili è un buon indicatore di accessibilità. L'accessibilità media (misurata sulla base del numero di abitanti raggiungibili nell'arco di tre ore) in Austria è cresciuta di trenta volte rispetto al 1830, in seguito al potenziamento del sistema dei trasporti. Tra il 1995 e il 2020 potrebbe raddoppiare ulteriormente in seguito al progetto europeo sul traffico di lunga



percorrenza attraverso i passi del Brennero, Löttschberg, Sempione, Gottardo, Moncenisio e San Bernardo, nonché ai voli low-cost. La crescita economica e il maggior benessere degli ultimi 150 anni sono strettamente connessi con l'incremento dell'accessibilità. Per questo motivo, l'accessibilità è considerata una panacea per lo sviluppo regionale. Spesso tuttavia si dimentica che gli effetti a livello regionale sono assai disomogenei e che non ci sono solo vantaggi. In futuro c'è il rischio che si approfondisca ulteriormente la spaccatura tra le aree metropolitane e le zone rurali più isolate. Le aree metropolitane amplieranno i loro aeroporti, per nuove linee aeree a basso prezzo, e potenzieranno le loro principali stazioni per i nuovi treni ad alta velocità. Le

US ALLA RROVIA DAGINE CIPRA



infrastrutture, lamenta un ristagno dell'economia. Nel campo del turismo, il secondo fattore economico delle Alpi, l'accessibilità sembra avere spesso un ruolo secondario. Ci sono zone fiorenti e mal collegate e altre che sono invece in crisi, nonostante un'ottima infrastruttura, come risulta dal rapporto del progetto di ricerca comunitario REGALP 2004.

Risultano interessanti soprattutto i territori con un'elevata crescita economica nonostante la cattiva qualità dei collegamenti e una cattiva accessibilità.

Tra queste regioni rientrano per esempio:

- > In Austria: il territorio centrale della Carinzia, la regione della Stiria nell'Alta Austria
- > In Francia: i centri locali e regionali delle Alpi Provenzali e delle Alpi Marittime
- > In Italia: Sondrio

Sono necessarie soluzioni su piccola scala e una pianificazione territoriale che punti alla riduzione del traffico

In sintesi, gli autori dello studio sono giunti alle seguenti conclusioni:

> alcune regioni alpine in futuro continueranno a essere avvantaggiate dalla loro posizione al centro dell'Europa e dallo sviluppo delle reti transeuropee dei trasporti;

> le grandi differenze regionali che si riscontrano nelle Alpi sotto il profilo dell'accessibilità rimarranno in essere nei prossimi decenni. Le tratte ad alta velocità e il potenziamento degli aeroporti rischiano di approfondire ulteriormente il divario tra regioni accessibili e poco accessibili, poiché il presupposto è in entrambi i casi una buona infrastruttura in corrispondenza dei punti nodali. Per le regioni periferiche, il solo potenziamento dei collegamenti potrebbe addirittura acuire i problemi, per la maggior concorrenza con le regioni forti. Bisogna pertanto imparare da quelle regioni la cui economia regionale è in buona salute, a dispetto di un'accessibilità poco favorevole;

> per lo sviluppo regionale non contano tanto i progetti internazionali, quanto le soluzioni di trasporto su scala regionale, e una pianificazione territoriale che contribuisca all'accessibilità dei posti di lavoro, delle opportunità di shopping, tempo libero, cultura e servizi di prima necessità;

> i politici e i pianificatori hanno bisogno di un miglior strumentario per la pianificazione territoriale e dei trasporti, in modo da poter mettere freno all'urbanizzazione selvaggia e alla costruzione indiscriminata di centri commerciali sui prati verdi.

Alla luce dei risultati dello studio, la CIPRA formula le seguenti richieste concrete ai protagonisti della politica e dell'economia: E' necessario studiare in chiave scientifica i fattori di successo e la trasferibilità dell'esperienza di quelle regioni in cui lo sviluppo economico non è stato connesso con un costoso potenziamento del sistema dei trasporti. Anziché fare affidamento su un miglioramento dell'accessibilità, bisogna verificare se non ci sia un rischio di

conseguenze non solo ambientali, ma anche economiche, causate per esempio da una maggiore concorrenza per la regione. Al centro della politica dei trasporti ci deve essere la promozione di una mobilità ecocompatibile: ciò implica il mantenimento dei trasporti pubblici regionali e la necessità di assicurare l'accessibilità ai servizi di prima necessità (commercio di vicinato, scuole, asili ecc.) limitando il più possibile il ricorso all'auto. Le politiche pubbliche di promozione del turismo devono incentivare il più possibile gli arrivi e la mobilità ecocompatibili dei visitatori. Anziché concentrarsi su una maggiore accessibilità, si dovrebbero promuovere quelle iniziative che puntano a prolungare la durata del soggiorno degli ospiti.

IMPARARE DAI BUONI ESEMPI

Nello scegliere i propri modelli pilota di mobilità dolce, il team di esperti della CIPRA ha attinto ad alcuni esempi già noti in altri paesi alpini, ma che possono suscitare interesse in particolar modo in Francia e in Italia, in cui l'auto privata ha un ruolo dominante rispetto al trasporto pubblico locale, tra questi l'esempio dell'Alto Adige (Italia): la riattivazione della Ferrovia della Val Venosta (www.ferienregion-vinschgau.com, www.eisenbahn.it).

La Ferrovia della Val Venosta (Alto Adige) era già morta da un pezzo, finché nel 2005 non è stata risuscitata dal suo sonno ultradecennale. E tutto lascia presagire che questa vecchia signora, che ha celebrato il suo centesimo anniversario nel 2006, sia destinata a diventare una success story moderna. Ben diversa la situazione nel 1989, quando le Ferrovie dello Stato ne progettavano la chiusura. La flemmatica locomotiva a vapore ha percorso per altri due anni, ogni domenica, la spettacolare tratta alpina di 60 km che collega Malles a Merano. Anche tra i vigneti e i meleti della Val Venosta, nel frattempo, l'auto era diventata la regina indiscussa. Ormai gli unici a comprare i biglietti per la ferrovia erano solo i turisti, ragion per cui la tratta ferroviaria è stata chiusa nel 1991. Per la sua stupefacente rinascita si è dovuto aspettare il 1999, quando le Ferrovie dello Stato italiane hanno ceduto la rete alla Provincia di Bolzano.

UN NUMERO DI UTENTI SUPERIORE AL PREVISTO

Il vecchio percorso era un capolavoro di ingegneria, ma dopo il lungo periodo di inattività è stato necessario ristrutturare interamente i 61 ponti, i 2 tunnel e i 54 passaggi ferroviari, rinnovando i sistemi di sicurezza. La linea ferroviaria, costruita nel 1906, non è solo un progetto nostalgico, ma deve sostenersi finanziariamente. A un anno di distanza dall'inaugurazione, la Ferrovia della Val Venosta conta già 100.000 passeggeri al mese, un numero di gran lunga superiore alle aspettative dei promotori. Anche il tempo di percorrenza tra Malles e Bolzano è quasi concorrenziale con quello dell'auto, per di più senza stress e senza code.

Per maggiori informazioni:
www.cipra.org/Zukunft

regioni isolate invece approfitteranno solo in misura limitata degli investimenti. Per evidenziare la grande differenza sul fronte dell'accessibilità basta confrontare le regioni alpine: gli abitanti delle cinque grandi aree di insediamento in prossimità delle Alpi dell'Italia del Nord, Novara, Brescia, Verona, Vercelli e Varese, possono contare su un numero di opportunità 100 volte superiore nell'arco di tre ore rispetto agli abitanti di cinque regioni alpine particolarmente isolate come la Ravne na Karoskem (SI), il Vaucluse (F), l'Alta Valle dell'Inn (A), le Hautes-Alpes (F) e Val Monastero (CH). Se la qualità dei collegamenti può essere un volano di crescita economica, quest'effetto non è comunque scontato. Circa la metà dei comuni alpini, nonostante la qualità delle

Il traffico di transito rappresenta solo l'8% del totale, perché si concentra su pochi valichi alpini