



Notiziario di Pro Natura Cuneo ONLUS



Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale – D.L. 353/2003 (conv. In L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 2, DC/CN

contiene I.R.

Anno 11° n° 4 dicembre 2008

BIODIVERSITA' E CEMENTO

Sta sparendo sotto i colpi delle ruspe un altro canale irriguo e con esso scompare tutto un mondo animale e vegetale che da secoli, pur con alterne vicende, ha colonizzato questi ecosistemi. Oggi tocca al canale Vermenagna nel comune di Boves. E' stato prosciugato per dar corso ai lavori di cementificazione del fondo e delle sponde con una spesa che toccherà i 22 milioni di euro. Il canale ospitava una ricca colonia di gamberi di fiume (*Austropotamobius pallipes*), una specie che vive sotto le pietre e che si scava gallerie nel letto dei corsi d'acqua corrente. All'inizio degli anni '80 era quasi estinto a causa dell'inquinamento, della pesca sconsiderata (è assai saporito) e di alcune malattie parassitarie. Per questo la legge regionale 32/82 lo classifica come specie a protezione assoluta. E' tornato a colonizzare i nostri corsi d'acqua, segno indubbiamente positivo; ma ha bisogno di ambienti il più naturali possibile come erano i canali irrigui e le bealere realizzate dai nostri avi.

La canalizzazione dei terreni attorno a Cuneo ha inizio a partire dal XIII secolo, subito dopo la fondazione della città (1198) per trasformare l'arido territorio circostante e rendere possibile uno sviluppo agricolo adeguato alle necessità della nuova città. Il primo canale realizzato fu la bealera Grossa, con presa nel comune di Borgo San Dalmazzo, all'altezza dell'attuale cartiera Pirinoli. Questo canale serviva non solo per l'agricoltura dell'altopiano, ma anche per fornire la città di acqua (i pozzi non erano sufficienti e non era possibile

attingere acqua dal Gesso e dalla Stura, troppo bassi). I diritti dell'acqua, allora, erano proprietà dell'Abate di Borgo San Dalmazzo, che pretendeva una adeguata ricompensa. La storia di quegli anni è piena di liti e controversie tra la nuova città e l'Abate che esercitava la signoria sul territorio fra la Stura ed il Gesso.

Successivamente, tra il XIV ed il XV secolo, sia l'oltre Gesso, sia l'oltre Stura furono interessati da imponenti opere di irrigazione. Il primo, vero lavoro di trasformazione nell'oltre Gesso fu la costruzione nel 1330 circa del canale Vermenagna (quello oggi oggetto dei costosi interventi di manutenzione), che scorreva nel territorio di Brusaporcello. La derivazione dell'acqua fu realizzata alla confluenza del Gesso con il Vermenagna e, fin dall'inizio, fu diviso in vari bracci per raggiungere tutto il territorio coltivabile.

Per secoli i canali irrigui hanno svolto egregiamente il loro ruolo. Poi negli ultimi anni è iniziata una generalizzata opera di cementificazione ed intubamento che ha portato alla eliminazione dei lunghi filari di alberi che li costeggiavano ed alla distruzione di un ecosistema, di cui i gamberi sono un esempio. I piccoli ambienti idrici sono una fonte incredibile di biodiversità con una ricchezza sorprendente di specie che non riusciamo neppure ad immaginare. E' giusto sottrarre alle generazioni che verranno questo patrimonio? Per di più una delle motivazioni addotte per questi interventi, oltre alle difficoltà della manutenzione

annuale, è evitare perdite d'acqua attraverso il fondo e le sponde. In realtà, tutti i canali si sono impermeabilizzati in modo naturale e l'acqua ristagna a lungo prima di scomparire. Se proprio si vuole intervenire su queste secolari strutture, invece della colata di cemento, si

potrebbero adottare tecniche di ingegneria naturalistica o foderare le sponde con gabbionate di pietre che almeno consentono ai gamberi ed agli altri ospiti di ricavarci una tana, garantendo così la loro sopravvivenza.

Domenico Sanino

LE IDEE CI SONO, OCCORRE METTERLE IN PRATICA!

Nel comune di Milano ci sono circa 70.000 alberi e per l'EXPO 2015 ci si propone di piantarne 500.000! Per Torino i numeri sono circa gli stessi! Cosa ci potremo aspettare a Cuneo? I nostri amministratori avranno la lungimiranza del barone di Leutrum che nel 1700, fra lo stupore, immaginiamo, di gente avvezza a ben altre prospettive assicurò alle future generazioni il viale degli Angeli per il quale gli siamo riconoscenti?

Queste sono alcune fra le riflessioni emerse dal convegno "Paesaggio urbano/ambiente umano, la pianificazione del paesaggio come strumento per il miglioramento delle condizioni ambientali urbane" tenutosi mercoledì 12 novembre presso l'aula magna della Facoltà di Agraria ad opera dell'Ordine dei Dottori Agronomi e Dottori Forestali della Provincia di Cuneo.

I lavori sono stati introdotti dal Presidente di Pro Natura, Prof. Domenico Sanino, con una relazione equilibrata in cui ha riconosciuto i meriti dei passati e presenti amministratori nella tutela del patrimonio monumentale e paesaggistico della Cuneo storica ed ha evidenziato con forza i guasti provocati dall'espansione degli ultimi decenni (cattiva programmazione urbanistica, edifici senza "anima" e senza fascino, semplicemente brutti), per giungere infine al problema drammatico dei capannoni che negli ultimi vent'anni hanno fatto scempio del nostro bel paesaggio.

Nelle immagini proiettate l'armonia dall'antico insediamento cuneese contrastava con la bruttura di tante realizzazioni che ci rattristano quando attraversiamo i dintorni di Cuneo.

Le relazioni esposte al convegno sono state di grandissimo interesse, con utili riflessioni sull'esigenza di concepire la città come vero e proprio ecosistema urbano, di progettare e governare il paesaggio urbano in un'ottica di sviluppo sostenibile, di sfruttamento ragionato delle risorse naturali, di miglioramento della qualità della vita...

Nella pianificazione territoriale, è stato sottolineato, deve essere valorizzata la presenza degli spazi verdi periurbani, ossia degli spazi agricoli e naturali prossimi alla città: in tale ambito Cuneo ha ben operato con la realizzazione del Parco fluviale Gesso-Stura, sempre più conosciuto ed apprezzato dai cittadini.

Utili indicazioni operative, infine, sono emerse dall'esame della gestione del verde urbano nel comune di Torino. Una nota di colore l'introduzione, con buoni risultati, del pascolo di ovini e bovini in alcune zone mediante una convenzione con pastori residenti vicino a Torino. A tal proposito i bimbi cuneesi sono più fortunati: bastano due passi fino alla Mellana o nella valle del fiume Stura per ritrovarsi nell'ambiente agricolo di un tempo. Considerazione dolente e tipica dell'Italia: scarseggiano le risorse. Mentre a Barcellona sono disponibili 4 euro per metro quadro di verde urbano, a Torino la somma è di 0.7 euro! Ma torniamo nella nostra bella Cuneo, premiata dalla cerchia alpina e dal clima. Le aree artigianali ed industriali saranno progettate con maggior garbo ed arricchite dalla opportuna vegetazione? Borgo Gesso riavrà il suo bel viale di tigli, che annunceranno, come quando eravamo bambini, col loro profumo l'arrivo dell'estate? In pruni lungo la strada di accesso da Madonna dell'Olmo saranno ripristinati?

Riccardo Serra

SPECIE ALIENE

Sono dette “specie aliene” le specie vegetali e animali che provengono da ambienti diversi da quelli in cui vivono.

Chi non conosce la diffusissima Robinia Pseudo-Acaccia, in Piemonte detta più comunemente Gaggia? Si tratta di una specie arborea appartenente alla famiglia della Leguminose che rappresenta un comune esempio di specie aliena in quanto originaria degli Stati Uniti orientali e introdotta in Europa all'inizio del 1600. Il suo adattamento all'ambiente l'ha resa tanto competitiva da rappresentare oggi la specie legnosa invasiva più diffusa in Italia.

Sino a pochi anni fa una specie animale o vegetale proveniente da paesi lontani doveva fare un lungo viaggio, per venire poi molto spesso respinta dalle specie autoctone o considerata con diffidenza dalle popolazioni locali.

Il caso più noto è forse quello della patata, (*Solanum tuberosum*), nativa del Perù e del Cile e portata in Europa verso la fine del secolo XVI. Soltanto due secoli dopo questa specie iniziò ad entrare nelle abitudini alimentari delle popolazioni europee, vincendo una lunga resistenza prima di comparire sulle tavole di tutta Europa. Lo stesso discorso va fatto per il pomodoro (*Solanum lycopersicum*), proveniente dal Perù nel secolo XVI, ma coltivato in Europa solo all'inizio del 1800 o per la Melanzana (*Solanum melongena*), proveniente dall'India. Oggi, insieme al riso (*Oryza sativa*), oriundo dell'Asia e coltivato in Italia dal 1468, costituiscono la base alimentare di gran parte della popolazione mondiale.

Anche per quanto riguarda le specie aliene animali non mancano gli esempi di introduzioni molto vantaggiose, come quella del baco da seta (*Bombyx mori*), introdotto clandestinamente in Europa dalla Cina nel 1550 da due monaci che riuscirono a portare le uova insieme alle foglie di gelso in un bastone cavo fino a Costantinopoli.

Oggi la situazione è cambiata in quanto gli effetti della globalizzazione e i cambiamenti climatici stanno provocando in molti ambienti la comparsa di specie aliene che minacciano la sopravvivenza della specie autoctone e rappresentano un grave rischio per la biodiversità del pianeta.

Un'infinità di specie animali o vegetali, uova, larve e spore vengono trasportati in breve tempo da ambienti anche molto lontani. I principali fattori che portano all'introduzione sono legati al turismo e al commercio internazionale, ad attività produttive come l'agricoltura e l'allevamento o al collezionismo.

Vi sono in particolare specie aliene che vengono trasportate nelle acque di zavorra delle navi cisterna o nelle incrostazioni degli scafi di imbarcazioni turistiche e navi commerciali. A queste si aggiungono le specie arrivate attraverso l'apertura di canali che hanno messo in contatto mari prima geograficamente separati.

Il fenomeno è molto diffuso nel mar Mediterraneo, dove numerose specie ittiche del mar Rosso o dell'Atlantico sono penetrate attraverso lo stretto di Suez o di Gibilterra, adattandosi all'ambiente e riproducendosi, tanto che vengono comunemente pescate e commercializzate. Le nuove specie entrano subito in competizione con quelle del Mediterraneo e molto spesso le soppiantano. Il loro successo competitivo è favorito da alcuni fattori, il più importante dei quali è il cambiamento climatico che ha portato un innalzamento della temperatura delle acque, facilitando in tal modo l'affermazione delle specie tropicali e subtropicali.

Un esempio ci viene dato dalla comparsa, nel Mediterraneo, della *Caulerpa Taxifolia*, un'alga verde di origine tropicale che è stata utilizzata a partire dagli anni '70 come pianta decorativa per gli acquari. L'introduzione della *Caulerpa* ha causato conseguenze ecologiche gravi in modo particolare alle praterie dell'endemica pianta vascolare *Posidonia oceanica*, una delle poche fanerogame che vegetano nelle acque del mare, formando in vicinanza delle spiagge estese praterie sottomarine.

Accanto a una “tropicalizzazione” del Mediterraneo, che comporta l’arrivo di specie straniere dai mari tropicali, si assiste al fenomeno definito “meridionalizzazione”, cioè alla diffusione di specie che già vivevano nel Mediterraneo, ma più a sud, in quanto prediligono acque più calde. Ora, in seguito all’aumento della temperatura delle acque, queste specie si stanno spostando verso i bacini settentrionali.

Senza trascurare che la diffusione di colture e piante infestanti in ambienti in cui prima erano assenti, a causa dell’importazione accidentale da un continente all’altro con i voli intercontinentali, dei cambiamenti nelle colture agricole e forestali e dell’introduzione di specie esotiche per uso ornamentale dell’arredo, spesso contaminate con spore fungine, hanno come conseguenza anche la comparsa di nuove allergie.

Il fenomeno della comparsa di specie aliene oggi non è quasi mai vantaggioso, come in passato, ma è ricollegabile alla riduzione delle biodiversità.

E’ vero che molte specie viventi si sono estinte lungo il corso dell’evoluzione, ma allo stato attuale assistiamo a una crescita incontrollabile del fenomeno che non può non essere attribuito ai comportamenti umani e molte specie vanno incontro ad estinzione prima ancora di essere conosciute, come accade nella foresta amazzonica a causa di un disboscamento incontrollato.

Adriana Robba

ELOGIO DEI PONTI

a proposito di infrastrutture, grandi opere ecc.

Da che mondo è mondo l’uomo ha cercato di realizzare delle opere al servizio delle sue esigenze, pratiche e non solo: opere utili, per proteggersi, per comunicare, o per soddisfare dei desideri profondi, o esorcizzare delle paure: piramidi, torri, fortezze, bastioni, castelli, muraglie, acquedotti, cattedrali che ancora oggi ci lasciano meravigliati.

Con le torri esibisce il suo desiderio di potenza, di prevalere sugli altri; nelle chiese romaniche realizza un luogo di raccoglimento; con le cattedrali gotiche, luminose e slanciate, esprime l’aspirazione a protendersi verso il cielo. Fortezze e castelli, muraglie e bastioni fanno pensare alla paura del nemico ed esprimono la tendenza a chiudersi. Chissà quanto sono costate, in denaro, sudore e vite umane opere come la Grande Muraglia Cinese, o, per restare più vicino a noi, i forti di Briançon, Fenestrelle, Exilles, Bard, Vinadio e via dicendo. A scopo di difesa, si dirà, io direi piuttosto per scopi bellici.

Quanto alla “bellezza” di queste opere...Non voglio entrare in un discorso estetico, anche perché i canoni variano a

seconda dei tempi e dei luoghi, e poi i gusti sono gusti. Certo è che molte di queste opere sono belle, altre un po’ meno, altre sono decisamente brutte, di una bruttezza direttamente proporzionale alla loro imponenza: un pugno in un occhio per tutti. Alcune le trovo invadenti, direi arroganti.

Ad altre, poi, si fa l’occhio con il tempo, come è avvenuto per la torre Eiffel che, destinata, pare, ad essere demolita dopo l’esposizione del 1889, ha finito per diventare il simbolo di Parigi.

Tra tutte le costruzioni io preferisco i ponti. Ponti di legno, pietra, laterizio, o di ferro; ponticelli sui torrenti di montagna, di corde, o di liane. Umili o superbi, esili o arditi come arcobaleni o sontuosi come quelli delle grandi capitali che ammiriamo col naso in su percorrendo i fiumi in battello. Ponti sugli estuari dei grandi fiumi, ponti che scavalcano i fiordi. Certo alcuni sono più belli di altri, ma tutti, comunque, sono frutto del desiderio di comunicare.

E poi, per ragioni pratiche facilmente comprensibili, venivano realizzati nei punti più stretti delle valli, il più delle volte con materiali del posto, con un minimo impatto

ambientale. Certe opere non offendono l'ambiente, lo rendono anzi più suggestivo. Penso ad esempio al Pont du Gard, l'acquedotto romano che scavalca una gola del "fiume" omonimo.

Sui ponti si sono incontrati gli innamorati e le spie, si sono scontrati gli eserciti. Anche in guerra sono di vitale importanza: c'è un corpo ad hoc, il Genio Pontieri e, con mansioni opposte, quello dei Guastatori.

La costruzione di un ponte non ha solo aspetti pratici (progettuali, tecnici, economici, politici ecc.) ma è un evento creativo di grande rilievo, che implica un forte coinvolgimento emotivo di chi vi partecipa. Mi pare emblematico, a questo proposito, il film "Il ponte sul fiume Kway" la cui realizzazione mette d'accordo anche i nemici.

La costruzione di un ponte è una manifestazione dell'istinto di vita, una conquista; la sua distruzione una grande perdita. I resti di un ponte mi ricordano gli arti mutilati di un uomo.

Ad Avignone i resti del vecchio ponte sono oggetto di attenzione e di cure e rappresentano una delle maggiori attrazioni della città, forse quanto il Palazzo dei Papi. Perché "sur le pont...d'Avignon...on y danse...tous en rond"!

E poi ci sono i ponti virtuali, come Internet,

che ci consentono di collegarci con il mondo intero. E, infine, meno visibile ma ancor più importante, il "ponte tra i cuori" - di cui parla il poeta - il solo che può vincere l'isolamento e la solitudine, quello che ci consente di scambiarci "i segreti, i pensieri lieti, il sorriso e il perdono". "Fanciullo - conclude il poeta- costruisci con le tue mani, senza travi, questo ponte d'oro".

"Le città sono luoghi di scambio..., ma questi non sono soltanto scambi di merci; sono scambi di parole, di desideri, di ricordi", scrive Italo Calvino nella presentazione del suo libro *Le città invisibili*. Questo a mio parere vale anche per i ponti: perciò mi piacciono tanto.

I viadotti sono un'altra cosa. Certo ce ne sono di belli, veri capolavori di ingegneria, lunghi chilometri e chilometri. Ma molti sono sovradimensionati, spesso invadenti, quando non decisamente brutti, fatti non tanto per comunicare, per unire, ma per transitare: spesso a carreggiate separate, che non si vede neppure chi circola in senso contrario...ognuno per conto suo. Utili senza dubbio, ma grigi e freddi come il cemento di cui sono fatti.

I ponti, invece, mi piacciono perché mi fanno pensare a mani tese che sfidano il vuoto, l'isolamento, la solitudine.

Italo Marino

L'EUROPA E LA BIODIVERSITA'

L'Unione Europea si sta seriamente impegnando per cercare di arginare la progressiva scomparsa delle specie viventi in particolare nel vecchio continente. Nel 2006 è stato creato l'Istituto Europeo di Tassonomia (EDIT), che ha scelto come primi siti europei per iniziare le indagini dieci aree appartenenti al Parco Nazionale del Mercantour e al Parco Naturale delle Alpi Marittime.

L'acronimo EDIT sta per "European Distributed Institute of Taxonomy" (Istituto Europeo Diffuso di Tassonomia). E' un consorzio che riunisce 27 centri di ricerca dalla Spagna all'Ungheria (Italia esclusa!),

compresi due prestigiosi enti statunitensi e tre russi, con lo scopo di collaborare ad una migliore definizione tassonomica delle varie specie. La Tassonomia è la scienza che classifica gli esseri viventi; è di antichissima origine, perché già Aristotele propose un meccanismo classificatorio rimasto in uso per oltre duemila anni. La Tassonomia moderna ha come padre lo svedese Carlo Linneo che nel XVIII secolo inventò la così detta "classificazione binomia" con la quale ogni essere vivente viene catalogato grazie a due nomi: il primo indica il genere, il secondo la specie. La denominazione binomia ha lo stesso significato del nostro

nome e cognome. Inoltre, Linneo stabilì tutta una gerarchia piramidale che ha al vertice il Regno ed alla base le numerosissime Specie.

Pur rimanendo valido lo schema prospettato da Linneo, è oggi indispensabile rivedere in base alle nuove conoscenze soprattutto molecolari gli schemi di classificazione, correggendo gli errori ed inserendo i nuovi individui che vengono scoperti. Infatti (e forse questa è una sorpresa per molti) gli esseri viventi ancora da scoprire e classificare sono tantissimi, forse più di quelli noti. Secondo lo zoologo statunitense Edward Wilson le specie presenti sulla Terra (comprese le più piccole, come batteri, funghi e protozoi) sarebbero almeno cinque milioni (per altri addirittura 100 milioni), di cui solo 1,7 milioni classificate.

EDIT si prefigge di riunire i maggiori istituti che si interessano in Europa di tassonomia in modo da uniformare i criteri di classificazione, creare protocolli comuni, favorire gli indispensabili collegamenti tra ricercatori e mettere in rete, rendendoli disponibili immediatamente, i dati e le conoscenze raccolte. Oltre a questo EDIT si prefigge una capillare analisi sul territorio per scoprire e, poi, catalogare, le specie ancora sconosciute, anche in Europa, che, nonostante i pesanti interventi umani, è ancora ricca di specie. In particolare l'Italia, che per la sua posizione geografica ha rappresentato un importante crocevia durante le periodiche variazioni climatiche. Eppure l'Italia, che, lo ripeto, è il paese europeo a maggior biodiversità, non ha aderito al protocollo EDIT. Il parco delle Alpi Marittime può partecipare a questa iniziativa finanziata dalla Comunità europea perché è "gemellato" con il francese parco del Mercantour, per cui le ricerche sul nostro territorio si configurano come un'appendice di quelle che avvengono oltr'Alpe. Uno dei siti scelti, quello del Sabbione, si trova proprio tra Italia e Francia. Quindi, oltre alla classificazione, i ricercatori cercheranno di scoprire le specie ancora non note per contribuire a salvare la "biodiversità", termine entrato nel linguaggio comune durante la Conferenza di Rio de Janeiro del

1992, quando fu firmato, dopo lunghe e controverse discussioni, un trattato per la tutela e la conservazione dell'enorme patrimonio di specie animali e vegetali presenti sul Pianeta.

Purtroppo, da allora, ben poco è stato fatto e ogni anno occorre registrare l'estinzione di ben 26 mila tipi di organismi! La maggior parte di questi individui (forse la metà) si trova nelle foreste pluviali tropicali, dove, grazie al clima caldo e piovoso, prospera una ricchissima vegetazione che garantisce la presenza di aree microclimatiche che possono ospitare i più incredibili esseri viventi.

Le foreste però stanno scomparendo al ritmo di 150.000 chilometri quadrati all'anno! Sottoposte al taglio ed al fuoco, in pochi decenni si sono ridotte a poco più del 55% rispetto all'estensione che avevano all'inizio di questo secolo. E con esse sono spariti gli esseri viventi che le abitavano: da quattro a seimila specie all'anno, secondo i calcoli di Edward Wilson! Vale a dire che, continuando con questo andamento, fra trent'anni un quarto delle attuali specie non esisterà più. Una vera ecatombe che non ha uguali nella storia del Pianeta e che coinvolge indistintamente animali e vegetali. A questo disastro causato dallo sconvolgimento degli ambienti naturali va aggiunto quello operato dall'omogeneizzazione dell'agricoltura: in tutto il mondo si stanno diffondendo piante e animali identici, frutto di spregiudicate leggi di mercato che impongono ai paesi poveri di utilizzare i prodotti modificati dalle multinazionali dei paesi ricchi, che spesso non garantiscono raccolti e rese superiori, ma sono gli unici reperibili sul mercato. Di molte varietà tradizionali non resta che il ricordo!

L'allarme (inascoltato) delle Nazioni Unite sulla riduzione della biodiversità, al di là di una giusta ragione etica che attribuisce a tutti gli esseri viventi, indistintamente, il diritto alla vita, è legato anche ad una ragione di ordine economico. Ogni specie è un concentrato di conoscenze scientifiche e di opportunità per il benessere dell'uomo. Le foreste pluviali sono una miniera di

risorse, senza le quali l'umanità stenterebbe a sopravvivere. Almeno un quarto dei farmaci che usiamo sono estratti da animali e vegetali delle foreste tropicali; basta pensare al chinino, ancora oggi l'unico rimedio contro la malaria che uccide ogni anno circa due milioni di individui. Queste ricchezze, tra l'altro, appartengono alle popolazioni più povere del Pianeta, che vengono rapinate dei loro beni, spesso senza alcun indennizzo.

La biodiversità è anche di casa nostra; anzi proprio le Alpi Marittime e Cozie sono considerate uno dei più preziosi forzieri di animali e vegetali nonostante le perdite legate allo spopolamento della montagna. Può sembrare strano, ma la diminuzione della popolazione in montagna porta ad un progressivo abbandono dei terreni destinati all'agricoltura con un danno preoccupante per la biodiversità, risorsa, lo ripeto, fondamentale per la sopravvivenza della vita sul Pianeta.

Infatti, nelle zone abbandonate dall'agricoltura, cresce il bosco che elimina gli spazi di vita di piante ed animali tipici delle aree aperte, portandoli all'estinzione. E' vero che si acquista in naturalità, ma a scapito di quella ricchezza di specie che tutti possiamo percepire osservando un prato da sfalcio a primavera, ammantato di fiori.

Ma anche l'agricoltura attuale sta dando un colpo non indifferente alla biodiversità. E anche in montagna, dove per ottenere una maggiore produzione si ricorre sempre di più a concimi e pesticidi. Le ricadute sulla biodiversità sono pesanti: animali e piante che non rientrano nelle specie "utili" come erbe, fiori di campo, uccelli, api, farfalle sono costretti a migrare altrove, sempre che trovino un altro posto dove sistemarsi; varietà che hanno caratterizzato le società del passato e che presentano anche un significato culturale, legato alla tradizione locale, ma deboli dal punto di vista

economico, vengono inesorabilmente eliminate. Sono per lo più specie che si accontentano di poco, robuste ed adattabili alle varie forme dello spazio alpino così come alle condizioni meteorologiche. Purtroppo per loro, queste varietà offrono, secondo i parametri odierni, rendite non soddisfacenti e così vengono spesso sostituite da specie più produttive.

La biodiversità nelle Alpi ha già sofferto per queste scelte basate unicamente sul profitto. Alcune razze si sono già estinte; altre sono state modificate; di altre rimangono solo più pochi esemplari.

Ma, se si fanno bene i conti, le tradizionali, vecchie razze che l'uomo ha selezionato nel corso del tempo sulle Alpi, alla fine "rendono" ben di più. E' il caso, ad esempio, delle mucche di razza grigia "retica". Uno studio ha dimostrato che, a fronte di una minore produzione di latte e di carne, questa varietà ha indubbi vantaggi anche in termini economici, se si prendono in esame tutti i parametri. Queste mucche sono, infatti, responsabili di una minore erosione del suolo nelle zone ripide, sono più resistenti delle varietà ad "alto rendimento" ed hanno bisogno di meno cure. La loro carne ed il loro latte, poi, sono ottimi, decisamente superiori a quelle delle razze tradizionali.

Torniamo al progetto EDIT. I "cacciatori di esseri viventi" opereranno sul territorio grazie a trappole appositamente predisposte che favoriranno la cattura anche degli individui più piccoli. Poi gli esemplari verranno studiati, catalogati e conservati. A questo fine collaborerà il Museo Regionale di Scienze Naturali di Torino al quale spetterà la conservazione delle specie scoperte in Italia ed il collegamento scientifico con gli altri centri di ricerca. Così le aree scelte per la ricerca EDIT diventeranno centri permanenti di conservazione e tutela della biodiversità.

Domenico Sanino

DOCUMENTO SULLE VIE DI COMUNICAZIONE DELL'ARCO ALPINO OCCIDENTALE

In considerazione di quanto sta avvenendo sul territorio cuneese in materia di infrastrutture per il trasporto e la mobilità ed a seguito delle dichiarazioni di alcuni politici piemontesi in occasione del convegno svoltosi a Limone Piemonte il 27 settembre 2008 sulla "Permeabilità dell'arco alpino Occidentale", le associazioni ambientaliste cuneesi, in collaborazione con CIPRA Italia (il comitato italiano della Commissione Internazionale per la protezione delle Alpi) e con l'ITE (Iniziativa Transport Europe), hanno elaborato il documento sottostante. Attraverso tale documento, oltre a fare il punto della situazione sulla viabilità ed i progetti di collegamento tra il basso Piemonte, la Costa Azzurra e la Riviera Ligure, le associazioni ribadiscono la loro totale contrarietà ad ogni nuovo progetto di collegamento autostradale tra il Piemonte e la Francia o tra il Piemonte e la Liguria.

Trafo stradale del Colle di Tenda

Pur confermando la piena adesione ed il plauso per l'impegno dell'amministrazione provinciale indirizzato alla risoluzione dell'annoso problema del traforo stradale del Tenda, permangono perplessità sull'attuale progetto. In particolare non si capisce (soprattutto ora che la spesa è salita a € 213,8 milioni di cui € 89,05 milioni a carico della Francia e € 124,75 milioni a carico dell'Italia e che risulta carente degli ulteriori € 42 milioni) perché si continui a prospettare la costruzione di un nuovo tunnel a fianco di quello esistente e non si consideri l'ipotesi dell'allargamento dell'attuale.

Infatti, l'itinerario della Valle Roya è tale da escludere grossi flussi di traffico, soprattutto pesante; gli attraversamenti degli abitati di Tenda, San Dalmazzo di Tenda, Fontan, Breil, Trucco ed il tracciato dell'attuale strada comportano limiti severi alle quantità e velocità di transito, che è assurdo non considerare.

L'esistenza di una galleria ferroviaria in funzione e la possibilità di organizzare un servizio navetta per il traffico turistico e commerciale leggero dà la scelta di un'alternativa per tutto il tempo della durata dei lavori di allargamento dell'attuale galleria, con il non trascurabile vantaggio di ridurre i tempi di durata dei lavori, i costi, le quantità dei detriti da smaltire, ecc. Tutto ciò è suggerito dal buon senso e corrisponde a quanto il 27 febbraio 1999 il Direttore Generale dell'ANAS, D'Angiolino, aveva suggerito: di procedere a titolo dimostrativo nell'alesaggio da 6 a 10 metri dei primi 250 metri del tunnel nella parte centrale – lato italiano – salvo completare successivamente l'opera su tutto il tunnel. Ma tale ipotesi pare irrimediabilmente esclusa dal testo dell'accordo Francia - Italia pubblicato sulla G.U. a seguito dell'intesa di Parigi (12 marzo 2007).

Le associazioni ambientaliste francesi hanno calcolato che con i fondi risparmiati allargando l'attuale tunnel, anziché realizzarne uno nuovo, si potrebbe quasi procedere alla elettrificazione e messa in sicurezza del tronco ferroviario Limone-Breil-Ventimiglia.

Nessun nuovo progetto autostradale tra Italia e Francia

In occasione del recente convegno tenutosi a Limone Piemonte è stato richiesto da esponenti politici cuneesi l'inserimento nel cosiddetto Corridoio 5 di un collegamento autostradale tra le Valli Stura e Durance per far fronte al traffico pesante che il Tenda – secondo i richiedenti- non riuscirebbe a sopportare nemmeno dopo essere stato raddoppiato. Per anni la lobby politico-imprenditoriale piemontese si è battuta (sperperando risorse pubbliche destinate ad inutili studi di fattibilità) per un devastante ed assurdo progetto autostradale tra la Provincia di Cuneo e il Sud della Francia con un tunnel sotto il Mercantour. Progetto peraltro mai recepito da parte francese oltre che in palese contraddizione con il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi. Le associazioni temono che il ritardo nella sistemazione del traforo del Tenda, oltre ai disagi attuali dovuti alle ripetute chiusure del tunnel, possa costituire un pretesto per rilanciare la

grande opera autostradale, costosa, dall'enorme impatto ambientale e che richiederebbe decenni per essere realizzata.

Rilanciare il traforo Armo-Cantarana

Nel "cassetto dei sogni" della Provincia di Cuneo giace da decenni il progetto di traforo (circa 3,5 Km) tra Armo (= Pieve di Teco) e Cantarana (= Ormea) che migliorerebbe radicalmente la viabilità della Valle Tanaro verso Imperia e verso la Costa Azzurra. Va ricordato che il percorso "Fossano (punto centrale della Provincia)–A6–Mondovì-Ceva–Ormea–Pieve di Teco– A10-Imperia– Ventimiglia" è di 156 Km, di cui circa 100 Km. in autostrada ed il resto (ipotizzando il Valico Cantarana – Armo sulla base della cartografia Touring in 3+11 Km) su strada statale. Il percorso " Fossano – Cuneo – Limone – Valico di Tenda – Breil – Ventimiglia " è di 114 Km, tutti su strada statale. Tenuto conto delle diverse velocità di percorso, il primo, una volta realizzato il traforo di Valico, potrebbe costituire una alternativa accettabile o quanto meno una possibilità di alleggerimento dei flussi del percorso del "Tenda" soprattutto per le zone a nord di Fossano .

In anni passati in provincia di Imperia vennero compiuti importanti miglioramenti della S.S. 28, quali ad es. il traforo del Colle di San Bartolomeo, per cui il tratto Pieve di Teco – Imperia risulta in parte sistemato .

Ma il progetto giace insabbiato, verosimilmente perché verso est (vedasi "La Stampa "del 30-09-08 – dichiarazioni del vicesindaco di Ceva, Boccardo) ancora oggi si caldeggia l'autostrada "Albenga-Garessio-Ceva", il che significherebbe, dovendo passare da quota 0 a circa 800 m s.l.m. in poco più di una ventina di Km e dovendo costruire un'autostrada con pendenze ovviamente molto modeste, raggi di curva molto ampi, una serie continua di ponti e gallerie, "massacrare" un territorio fragile e difficile quale è l'Appennino Ligure Piemontese.

L'anno scorso abbiamo appreso con vivissimo dispiacere (La Stampa 06-10-07) che i fondi stanziati dal CIPE nel 2004 e pari a € 4.781.000 per il progetto definitivo del traforo Armo- Cantarana nel febbraio 2007, a seguito di intesa tra Ministero delle Infrastrutture, Anas e Regione Liguria, sono stati stornati a favore della risistemazione di una strada costiera di Genova!!!

Il 27 ottobre 2005, sempre "La Stampa", riportava un articolo nel quale si affermava: "Ceva –Albenga, si fa il progetto- Per lo studio di fattibilità in gara 8 gruppi di imprese – C'è una partecipata di Gavio, azionista anche della società che completerà l'Asti –Cuneo".

Raddoppio del tronco ferroviario Fossano Cuneo

Fa parte delle esigenze, tutto sommato non eccessivamente onerose, la cui realizzazione porterebbe benefici notevoli da tempo attesi e da tempo non considerati.

Infatti, il raddoppio di tale tronco ha effetti notevoli non solo sul regolare transito dei treni viaggiatori, e quindi con le relazioni ferroviarie con Torino, ma anche per il traffico merci che, a causa della attuale strozzatura subisce notevoli condizionamenti.

Se poi si avverasse l'elettrificazione del tronco Limone-Ventimiglia, il raddoppio costituirebbe un non rinunciabile miglioramento per i transiti a lungo raggio Torino Ventimiglia. Va segnalato come sul versante francese progredisce la progettazione del LGV (Liaison Grand Vitesse) "confine-Nizza-Marsiglia-Parigi". La "Cuneo Ventimiglia" sarebbe per il Piemonte l'unica possibilità di inserimento nel troco francese LGV.

Tutte le contraddizioni dell'Autostrada "Cuneo-Asti"

L'atteggiamento delle Associazioni ambientaliste è da sempre stato contrario all'attuale progetto autostradale, definito della "Z rovesciata". Oggi dobbiamo constatare che:

1) negli anni 1969 e nei primi anni 1970 il collegamento "Cuneo – Asti " era stato concepito come superstrada a quattro corsie (express way), e cioè come dorsale ovest – est aperta

ed innervata alla principale viabilità esistente, che avrebbe dovuto funzionare come collettore/distributore di traffico a breve, medio e lungo raggio, con caratteristiche moderne e di avanguardia, e tali da assicurare scorrevolezza e sicurezza di transito.

I tronchi della circonvallazione di Fossano, della rete di attraversamento di Alba ed il tratto Asti Isola rimangono testimoni residui di questo disegno disatteso.

2) I lotti autostradali già in servizio non sembrano aver risolto in modo soddisfacente quei problemi di collegamento a medio-lungo raggio. Pare anzi che i costi di pedaggio (che attualmente sollevano non poche proteste da parte degli utenti) determinino paradossalmente una diversione del traffico pesante sulla viabilità ordinaria (rimasta tale e quale) con aumento della congestione, della pericolosità e – in definitiva – dei rischi di incidenti che con la soluzione “autostrada” si asseriva voler eliminare .

3) al tempo delle discussioni sul tracciato autostradale, l’Unione Industriale, preoccupata dei ritardi e dei limiti dei collegamenti della Provincia di Cuneo con il resto della Pianura Padana, aveva fatto eseguire un’indagine presso le industrie locali dalla quale risultava che le difficoltà di collegamento stradale incidono sui costi di produzione dal 7% al 15% rispetto ad altre zone meglio servite.

Orbene, quando il collegamento Cuneo- Asti verrà concluso sarà interessante capire quale sarà l’incidenza del pedaggio sui costi di trasporto e se la maggiorazione si sia semplicemente trasferita dalle carenze del sistema stradale alle casse della concessionaria autostradale.

Paradossale poi che sui lotti realizzati dall’ANAS si debba pagare un pedaggio ed anche abbastanza “salato”, come il Presidente della Provincia di Cuneo ebbe ad osservare nell’interpellanza rivolta all’allora Ministro Lunardi il 22/08/05.

4) è intuitivo che da parte locale (Fossanese-Saviglianese-Saluzzese) si insista per un più logico sistema di innesto sulla A6 nella zona di Marene, che si trova ora ad avere un accesso spostato verso Cherasco, allungando il percorso di circa 6 Km. Il tracciato della “superstrada” prevedeva un unico razionale incrocio delle due direttrici (A6 ed express way Cuneo-Asti) in un solo punto a Tagliata, ove sarebbero state possibili le diversioni di traffico da sud (Cuneo – valichi alpini) verso nord (Torino) ed Est (Alba- Asti). I flussi trasversali (Saviglianese-Saluzzese) avrebbero continuato ad aver possibilità di ingresso nella A6 nel “vecchio” casello di Marene.

5) questi problemi non risolti determinano altre conseguenze: recentemente un esponente locale dell’UDC affermava su “La Stampa” che il suo partito avrebbe sponsorizzato la realizzazione del tronco autostradale “Saluzzo-Savigliano-A6”, soluzione inaccettabile. Si dovrebbe invece migliorare la viabilità attuale soprattutto in funzione della sicurezza stradale, questione prioritaria, che non si raggiunge con la costruzione di nuove autostrade, ma mettendo in sicurezza la viabilità esistente.

Le associazioni ritengono che un esame della situazione ed uno studio su come contenere il traffico su strada, i costi relativi e l’inquinamento portino alla conclusione di considerare lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie come valida alternativa all’ipotesi del ventilato tronco autostradale.

Significativa, ad esempio, è la situazione della Cartiera di Verzuolo dove, per carenze infrastrutturali nella rete dei trasporti, la maggior parte delle bobine viene spedita su gomma, nonostante all’interno dell’azienda passi una linea ferroviaria pubblica (la “Cuneo-Saluzzo – Savigliano”).

Valico internazionale del Colle della Maddalena

Le attuali modificazioni climatiche hanno attenuato il problema del transito invernale al Colle della Maddalena. Sono in corso iniziative per il miglioramento della viabilità nei tratti di Demonte, Aisone e Vinadio. Resta però irrisolto l’attraversamento del Colle in caso di nevicate. Negli anni 1995/2000 era stata proposta la realizzazione di un tunnel

paravalanghe sul lato italiano, per circa 3 km. Inoltre, negli anni '60 del secolo scorso era stata avanzata l'ipotesi di un tunnel tra Grange di Argentera e Maison-Méane di Larche. Nulla è stato fatto. In ogni caso il trasporto di sostanze inquinanti/pericolose non è compatibile con la strada e i tornanti della Valle Stura. Ci sono già stati incidenti con cisterne rovesciate e sversamento di liquidi, fortunatamente con conseguenze limitate.

Si ribadisce il fatto che il valico venga usato per il trasporto merci con origine/destinazione nelle due regioni transfrontaliere e non come sistema per evitare il pedaggio autostradale nei tragitti est-ovest a lunga percorrenza. A questo proposito la Provincia regolamenta un sistema di permessi di transito alla Maddalena. Quali risultati ha dato in questi anni di applicazione?

Miglioramento dei collegamenti tra Alba, Cortemilia e Savona

Anche questa proposta fa parte dei "sogni nel cassetto" che da anni attende risposta. Non si chiedono ovviamente fantastiche opzioni autostradali, ma ragionevoli interventi sulla viabilità ordinaria intesi ad eliminare i lunghi percorsi tortuosi che oggi penalizzano le relazioni umane e commerciali. Va ricordato che la riduzione della percorrenza chilometrica si traduce in un minor consumo e quindi in un minor inquinamento.

Metropolitana leggera

Le associazioni completano l'elenco delle "osservazioni" con questa proposta che ha già ottenuto favorevole collaudo in occasione della Adunata Nazionale degli Alpini a Cuneo. L'Amministrazione Provinciale ha titolo per intervenire nella organizzazione del trasporto pubblico locale. Proponga modelli di trasporto che riutilizzino al massimo la rete ferroviaria esistente. Si tratta ("dove", "come", "quando" è possibile) di sgravare le strade da traffico veicolare e convogliare gli utenti sul mezzo ferroviario, organizzato ed armonizzato con le esigenze di chi lavora o studia, a costi competitivi ed eliminando inquinamenti e rischi di incidenti. Il circuito Borgo San Dalmazzo–Cuneo–Saluzzo–Savigliano–Fossano–Mondovì opportunamente calibrato ed articolato in fermate può risultare un'ottima occasione .

PIANTE DA...MARCIAPIEDE

Il verbasco è una pianta alta anche più di un metro e mezzo, con le foglie coperte da una fitta peluria e grandi fiori gialli, che una volta si raccoglievano e si facevano seccare per farne un decotto anticatarrale. E' elencato nelle piante officinali: forse per questo un esemplare era cresciuto fra i giardini in decomposizione dell'ex Policlinico. Una mattina l'ho visto sradicato da uno zelante operatore ecologico.

In via Emanuele Filiberto c'era una fiorente colonia di Linaria cimbalaria, graziosa erba con foglioline rotonde, fusti striscianti, fiorellini viola. La mia nonna la coltivava in vaso. Quando hanno distrutto la casa ed il muro, è stata eliminata con il diserbante.

Da una mia cassetta di pensierini sono caduti in cortile alcuni semi nella fessura tra il muro ed il lastricato. Sono nate pianticelle che hanno fiorito a lungo; una gentile bambina le innaffiava. Una condomina però ha osservato che avrebbero potuto rovinare il muro. Anche le petunie a volte vegetano e fioriscono nelle fessure dei marciapiedi.

Molte sono le erbe spontanee dei marciapiedi e dei muri: il tarassaco, la piantaggine (o erba dei canarini), l'acetosella, ecc. Quando si cammina con lo sguardo in basso per non inciampare si osservano queste coraggiose creature giacché i bellissimi fiori d'alta montagna (genzianelle, soldanelle, orchidee, ecc.) sono solo un piacevole ricordo. Anche alcune di esse crescono nelle fessure delle rocce e lottano oltre che contro le intemperie, contro la mano dell'uomo (esempio il genepi).

Valeria Perosino

NOTIZIE IN BREVE

IMPRONTA ECOLOGICA

I Cuneesi hanno uno stile di vita "non sostenibile". E' quanto emerge da un'indagine sull'"Impronta ecologica" condotta per conto del Comune dalla ricercatrice Manuela Baudana e pubblicata dal settimanale La Guida. Ognuno di noi consuma ben 18 volte in più della capacità produttiva del nostro territorio. L'impronta ecologica valuta la pressione esercita sull'ambiente dal singolo cittadino ed indica quanto territorio ci vuole per produrre le risorse che consumiamo. La nostra impronta ecologica è pari a 9,86 ettari pro capite, mentre ne abbiamo a disposizione 0,55! E gli altri? In genere sono più virtuosi di noi. L'impronta ecologica media di un italiano è pari a 4,2 ettari; quindi meno della metà dei cuneesi. Ciò significa che il cittadino di Cuneo consuma beni e servizi in misura decisamente superiore alla media italiana. Sono dati sui quali dobbiamo seriamente meditare.

RINNOVO ISCRIZIONI

Sono aperte le iscrizioni per l'anno 2009. L'assemblea dei soci nel marzo scorso ha deciso di mantenere invariate le quote:

Soci ordinari:	€20,00	Soci famiglia:	€25,00
Soci sostenitori:	€40,00	Soci patroni:	€80,00

Il versamento può essere effettuato:

- sul c/c postale n. 13859129 intestato a Pro Natura Cuneo – Piazza Virginio 13, Cuneo;
- presso la sede, in Piazza Virginio 13, tutti i giovedì dalle 16 alle 18;
- presso la sede secondaria di Via Carlo Emanuele 43 (tel. 0171/692.692) tutti i giorni in orario d'ufficio (9-12; 15-19); sabato: 9-12.
- direttamente agli incaricati le sere delle conferenze.

Per l'iscrizione si prega di **portare la scheda**, già compilata da entrambe le parti, tenendo per sé una copia della normativa sulla privacy. Ci aiuterà a servirvi prima e ad evitare errori. **RINNOVATE VELOCEMENTE!**

AGEVOLAZIONI PER I SOCI PRO NATURA

Presentando la tessera di Pro Natura, è possibile ottenere uno sconto sulle manifestazioni culturali (teatro, concerti, ecc.) organizzate dal Comune di Cuneo.

L'elenco con le ditte ed i negozi disponibili ad effettuare sconti ai soci della Pro Natura può essere consultando direttamente su questo sito o ritirato presso la sede secondaria.

Non possiamo spedirlo perché si tratta di "pubblicità", cosa che ci impedisce di poter godere della riduzione della tariffa postale.

NOTIZIARIO di PRO NATURA CUNEO - ONLUS

Sped. in abbon. post., art. 2, comma 20/C, legge 662/96, Filiale di Cuneo, n. 4/98 - Cuneo

Direttore responsabile: Domenico Sanino
Autorizzazione del Tribunale di Cuneo n. 511 del 1/7/1998

Redazione: Via Ercole Oldofredi Tadini 21 - Cuneo

Stampa: ciclostilato in proprio

Internet: www.pronaturacuneo.it

E-mail: info@pronaturacuneo.it

c.c.p. 13859129

partita IVA n. 02624270043

Segreteria: piazza Virginio 13, 12100 CUNEO