



# 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 13° n° 4 dicembre 2010

## RIFIUTI, COME RIDURLI?

Il cementificio Buzzi-Unicem di Robilante si è dichiarata disponibile a bruciare nei forni di cottura clinker 110.00 tonnellate l'anno di combustibile derivato da rifiuti prodotto nello stabilimento "Ideagrande" o proveniente dall'Ecocodeco di Verzuolo. Già lo sta facendo, ma con quantitativi più ridotti. In questo modo il cementificio assumerebbe il ruolo di inceneritore.

C'è un po' di preoccupazione nella popolazione della valle Vermenagna perché non si sa quali danni alla salute possano derivare dall'uso di rifiuti come combustibile, nonostante tutte le misure di protezione adottate dall'industria. Secondo alcuni il danno è decisamente inferiore all'uso del carbone o degli altri combustibili naturali; secondo altri no.

Il problema sta a monte e, prendendo a riferimento quanto sta succedendo a Napoli, per evitare di trovarsi nella necessità di bruciare i rifiuti o accatastarli in discarica, l'unica soluzione è "non produrli". Mi ripeto: se si vuole evitare la creazione di inceneritori o l'utilizzo dei cementifici a tale scopo, basta ridurre la produzione di rifiuti ed aumentare la raccolta differenziata.

Ridurre i rifiuti è possibile; anzi c'è chi è riuscito a fare in modo di non produrne affatto, come da anni predica l'americano Paul Connett, candidato al premio Nobel.

I rifiuti rappresentano un problema colossale nei confronti del quali faticiamo a trovare soluzioni adeguate. L'Italia ne produce ogni anno oltre 100 milioni di tonnellate, di cui un buon 30% è gestito dalla malavita organizzata che dal loro

smaltimento illegale ricava una cifra faraonica.

E i cuneesi come si comportano? In modo per nulla virtuoso. Gli ultimi dati forniti dal Cec (il Consorzio Ecologico cuneese) relativi al 2009 segnalano che ogni cittadino di Cuneo ha prodotto 1,770 chilogrammi di rifiuti al giorno, vale a dire 646 chilogrammi all'anno, di cui il 45% è stato differenziato; tutto il resto è finito nel "tal quale" e in buona parte in discarica. Non sono molto diversi i dati degli altri comuni, per cui si arriva ad una produzione di quasi un chilo e mezzo al giorno nei 54 comuni del Consorzio. Troppo!

Di fronte a queste cifre non c'è altra soluzione che ridurre la produzione di rifiuti, premiando i cittadini virtuosi e penalizzando gli indifferenti. Meno rifiuti significa non solo evitare di ricoprire il territorio con nuove discariche e non inquinare l'aria con gli inceneritori, ma contrastare lo sporco mercato che spesso esporta i rifiuti più pericolosi nel Sud Italia o nei paesi poveri dell'Africa o del Medio Oriente. Certamente non è facile arginare lo strapotere delle organizzazioni mafiose; basti pensare che nel 1989 l'Italia fu tra i primi paesi a volere un protocollo sulla prevenzione dell'inquinamento del Mar Mediterraneo provocato dai movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi. Nel 1996 il protocollo, noto come "Convenzione di Barcellona", venne adottato, ma poi l'Italia non l'ha mai ratificato (lo hanno fatto solo la Tunisia, Malta ed il Marocco!). Perché? Quali interessi ruotano intorno a questo problema?

Intanto, ognuno di noi può e deve cercare di fare qualcosa per ridurre la produzione di rifiuti. Non si richiedono sforzi ciclopici o radicali cambiamenti del tenore di vita. Bastano piccoli accorgimenti, in apparenza banali, ma che rappresentano la classica "goccia" che alla fine crea un oceano. Si pensi ai sacchetti di nylon utilizzati per la spesa che senza fatica alcuna potrebbero essere sostituiti da una borsa di stoffa da riutilizzare quasi all'infinito.

Forse non si ha idea della montagna di sacchetti che ogni anno utilizziamo e poi eliminiamo in discarica. Proviamo a fare un calcolo. Consideriamo solo 100 sacchetti per famiglia all'anno (sono ben di più). A Cuneo ci sono circa 23.000 famiglie che

quindi utilizzano 2 milioni e 300 mila sacchetti!

Altri piccoli suggerimenti alla portata di tutti:

- Limitare l'uso dei contenitori di plastica sostituendoli con il vetro, la carta ed il cartone.

- Comperare prodotti sfusi o, almeno, con un solo imballaggio, e confezioni ricaricabili.

- Riusare, riparare, riciclare quanto più possibile i vari oggetti della vita quotidiana ed eliminarli, nella raccolta differenziata, solo quando non è più possibile nessun loro utilizzo.

- Sforzarsi di acquisire una mentalità ed un modo di agire "sostenibili" e rispettosi dell'ambiente.

*Domenico Sanino*

---

## STRATEGIA RIFIUTI ZERO

Non è un'utopia; è un'iniziativa concreta portata avanti dall'americano Paul Connett, professore di Chimica all'Università di St. Lawrence nello Stato di New York, che da molti anni si occupa professionalmente dei problemi ambientali e, in particolare, della gestione dei rifiuti.

La "Strategia rifiuti zero" prevede di non produrre più nessun tipo di rifiuto; di riprendere la tradizione dei nostri avi che riutilizzavano tutto. In questo modo non occorrono discariche e inceneritori, che, sostiene Connett, sono pericolosi per la salute umana e assolutamente antieconomici, tanto che in molti paesi i termovalorizzatori, costruiti in passato, sono oggi abbandonati e sostituiti con impianti per il riciclo dei rifiuti.

Come si può raggiungere un simile obiettivo? Recuperando tutto quanto è possibile. Il riciclo, sostiene Connett, "è semplice e alla portata di tutti; è un'opportunità per fare soldi e creare posti di lavoro. Basta volerlo applicare". Ma prima del riciclo occorre intervenire a monte nella produzione dei rifiuti stessi, perché i rifiuti "si producono"; sono un'invenzione umana; sono l'unico prodotto

che paghiamo due volte: quando li acquistiamo e quando li smaltiamo. E' ovvio che in questa scelta il singolo cittadino può fare poco. Spetta alle istituzioni impostare una politica economica volta alla non produzione di rifiuti ed alla riduzione dei consumi, tassando fortemente gli imballaggi inutili e premiando chi ricerca materiali nuovi facilmente recuperabili e riutilizzabili. "Se non si può riutilizzare e riciclare, sostiene Connett, non bisogna produrre quel bene".

Ognuno deve però fare la sua parte in modo responsabile. Dobbiamo smetterla di vivere in un pianeta "usa e getta", anche perché è l'unico che abbiamo.

Le ricette sono: riuso, riparazione, riciclo. Fra due anni, entro il 2012 dobbiamo arrivare a differenziare il 65% dei rifiuti che produciamo. Al momento siamo attorno al 45% e da un paio d'anni non ci scostiamo da questi valori. La legge prevede che chi non raggiunge la quota prevista, paghi una multa salata.

Forse è il caso di prendere seriamente in considerazione le proposte di Paul Connet.

*Domenico Sanino*

## ANNO INTERNAZIONALE DELLA BIODIVERSITA'

Sta per concludersi l'anno internazionale della Biodiversità (il 2010) senza che concretamente si sia fatto qualche cosa e si sia intravisto qualche risultato. Parole tante, convegni e manifestazioni pure, ma le specie continuano a sparire a causa dei cambiamenti climatici e perché, spesso, sono sfrattate e soffocate dal cemento.

Il termine "Biodiversità" è un neologismo 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, secondo i dati ONU, ogni anno occorre registrare l'estinzione di ben 26 mila tipi di organismi! Fu lo zoologo statunitense Edward Wilson a sostenere l'importanza determinante per l'uomo di non disperdere un patrimonio naturale "unico ed irripetibile". Dai suoi calcoli emerse che le specie presenti sulla Terra (compreso le più piccole, come batteri, funghi e protozoi) sarebbero almeno cinque milioni (per altri addirittura 100 milioni), di cui solo 1,7 milioni classificate.

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 sparendo 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 del secolo scorso. E con esse sono spariti gli esseri viventi che le abitavano: da quattro a seimila specie all'anno, secondo i calcoli di 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 eguali 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 vita in milioni e milioni di anni di evoluzione ha arricchito la Terra di una varietà sorprendente di specie. Spetta a noi conservarle per le generazioni future.

*Domenico Sanino*

## CUNEO E LE VIE DI COMUNICAZIONE

*Presentiamo integralmente il documento elaborato dalle associazioni ambientaliste (Pro Natura Cuneo, Legambiente Cuneo, ITE -iniziativa di trasporto europeo- e Impegno e partecipazione civile), ed inviato al Presidente della Provincia di Cuneo nello scorso mese di settembre. Siamo in attesa di un incontro per affrontare a voce i temi trattati nel nostro documento.*

E' ormai acquisito da generazioni di politici e rappresentanti di Enti ai vari livelli lo stereotipo che **"il problema fondamentale per Cuneo e la sua provincia è la carenza di vie di comunicazione"**. Esso ha indubbiamente un fondamento, ma si ritiene necessario approfondirlo per evitare comodi travisamenti ed abusi.

### LE CONDIZIONI GENERALI

Le condizioni generali geografiche della provincia sono problematiche, essendo per tre quarti circondata dalle Alpi e dagli Appennini. Pesantemente negativo è il fatto che Cuneo è una provincia di confine e quindi i suoi problemi di collegamento vengono a interferire addirittura con questioni internazionali (es. la Francia) o interregionali (es. la Liguria).

La distanza dalla capitale Roma pone un'ulteriore difficoltà, mancando lo Stato Italiano di un valido decentramento burocratico che assicuri l'esistenza di attivi centri operativi a livello locale. In effetti i problemi di comunicazione riguardano la viabilità statale (ANAS) e le ferrovie (FS – R F I) i cui centri direzionali sono a livello nazionale, quando non interessano addirittura il Ministero degli Esteri, se si tratta di rapporti internazionali.

Questa panoramica è necessaria per puntualizzare **"a chi debba far carico in prima persona"** sollecitare gli Enti competenti ad intervenire. Come è evidente la risposta è una sola: spetta ai parlamentari! Il coro di lamentazioni di Enti Locali (Regione, Provincia, Comuni, Camera di Commercio, Enti vari, etc.) fa da rumore di sottofondo, ma nulla risolve se non intervengono direttamente gli Enti competenti.

Dal termine dell'ultimo conflitto mondiale (1945) ad oggi, quali risultati si sono ottenuti? La ricostruzione della linea ferroviaria Limone-Ventimiglia nel 1979, dopo anni di fatiche parlamentari, ed il raddoppio della Autostrada "Torino – Savona," peraltro realizzata inizialmente ad una sola corsia dall'iniziativa privata.

La validità dell'azione politica si misura dalle opere realizzate e non da quelle promesse o dalla quantità di lettere, petizioni, interpellanze, concioni in occasione di elezioni, e via discorrendo...

Sulla base di questo metro si desume che:

- le forze politiche della provincia di Cuneo, a tutti i livelli, hanno ottenuto modesti risultati, quasi irrilevanti, mentre l'azione parlamentare è stata normalmente dispersiva e non concentrata su un determinato obiettivo, salvo quando erano in gioco forti interessi imprenditoriali;
- è scarsa la forza economica e sociale della Provincia, che ha sì ragioni importanti per reclamare il miglioramento delle proprie vie di comunicazione, ma tali vie riguardano in prevalenza il territorio della provincia ed hanno scarsa rilevanza a livello regionale.
- a riprova di quanto sopra sta la posizione del capoluogo regionale, tutta intesa a realizzare i collegamenti verso il nord (Valle Susa – Frejus) o verso Genova, pianura padana, etc. Al tempo della così detta "guerra dei trafori" (1970 circa) tra le Giunte Provinciali di Cuneo e di Torino (che proponevano: una la priorità del Ciriegia e l'altra del Frejus) un esponente torinese ebbe a dichiarare sostanzialmente che "per risolvere i problemi del Cuneese, sarebbero state sufficienti un po' più di lampadine nel traforo stradale del Tenda". La sua battuta – di fatto – si è puntualmente realizzata; non così i problemi del Cuneese.

L'insieme delle valutazioni precedenti porta a considerare - **se si vuole effettivamente intervenire in modo concreto su alcuni problemi** - che:

- occorre anzitutto avere chiari gli obiettivi che si intendono raggiungere;
- delimitarli in modo da proporre la loro realizzazione nelle forme più razionali (sia dal punto di vista tecnico, che finanziario, senza fughe in avanti destinate unicamente a costituire "audience", cioè "bolle" elettorali, senza alcun risultato concreto).
- concentrare l'azione parlamentare (e di tutti gli enti locali) sugli obiettivi prescelti raggruppandoli secondo una scala di priorità, per evitare che interferiscano gli uni cogli altri;
- predisporre precisi piani tecnico – economici per la loro realizzazione.

**Sarà possibile ottenere un simile quadro operativo? L'esperienza passata direbbe di NO , ma "errare humanum est, perseverare diabolicum".**

**Senza contare che l'accumulo nel tempo dei problemi irrisolti costringe a riproporre periodicamente le stesse cose, logorando le aspettative della comunità provinciale, come risulta dalla precedente Relazione (novembre 2008) delle Associazioni Ambientaliste che si allega alla presente.**

Occorre infine sottolineare le ultime situazioni che debbono essere tenute presenti:

- la crisi economica che persiste tuttora a livello europeo limita pesantemente le capacità di spesa dello Stato Italiano, condizionato da un volume di debito pubblico pregresso che deve essere contenuto e – se possibile – diminuito. L'idea di scaricare sul bilancio dello Stato importanti investimenti deve perciò essere accolta con una buona dose di scetticismo;
- le tendenze mondiali ed europee in materia di ambiente sono volte al risparmio energetico ed alla limitazione dei consumi degli idrocarburi, sia per ragioni di spesa che di inquinamento. Non è perciò possibile proporre piani faraonici di sviluppo di traffici veicolari tendenti all'infinito. Gli stessi spostamenti delle merci e delle materie prime dovranno in parte essere riconsiderati;
- è vigente la Convenzione della Alpi che, sebbene non ancora perfezionata dall'Italia proprio sul problema dei trasporti attraverso le Alpi, vale per la Francia e quindi blocca iniziative di nuovi attraversamenti del massiccio alpino, se non giustificati da valide motivazioni.

## **PRENDIAMO ORA IN ESAME LE PRINCIPALI VIE DI TRANSITO:**

### **1) IL VALICO DEL COLLE DELLA MADDALENA (LARCHE)**

Trattasi di valico a quota 2000 m slm, pesantemente condizionato da eventi atmosferici (nevicata) durante la stagione invernale. E' servito dalla S.S.21 lungo la Valle Stura. La logica ed il senso comune suggerirebbero di ipotizzare un traforo stradale di valico di circa 5 Km tra la località di Grange (Argentera ) e quella di Maison Meane sul versante francese in modo da garantire il transito dei veicoli durante tutto l'anno.

Occorre peraltro considerare che:

- il valico è di importanza notevole per le attività economiche della Provincia di Cuneo. **Non è tale** per i due Dipartimenti francesi confinanti (Digne e Gap);
- sul versante italiano la strada è statale, mentre su quello francese è classificata come **D 900, cioè dipartimentale**. Questa sensibile differenza fa sì che gli eventuali miglioramenti facciano carico al bilancio dipartimentale di Digne che deve sopportare al momento importanti lavori di contenimento frane nella zona di Meyronnes – La Condamine.
- differente è altresì la situazione tra i due versanti durante le nevicata nella stagione invernale per questioni di posizione, venti, pendenze e accumuli di neve. Da parte

francese normalmente è possibile liberare la carreggiata dalla neve. Da parte italiana occorre tenere presente pericoli di valanghe e caduta di slavine. Nella stagione invernale 2009/2010 il valico è rimasto chiuso per oltre 40 giorni per tali motivi;

- l'avvio di un'iniziativa per la realizzazione di un tunnel di valico presuppone necessariamente un accordo tra i due Stati confinanti inteso a regolare le condizioni di finanziamento, realizzazione e gestione dell'opera e tempi lunghi per la conclusione delle trattative. **Oggi sembrano mancare totalmente tali presupposti.**

- tutte le considerazioni in precedenza esposte avevano indotto negli anni Novanta a proporre la soluzione di realizzare un tunnel paravalanghe sul versante italiano, che partendo dall'ultimo tornante, nei pressi della Casa Cantoniera, avrebbe dovuto sbucare quasi a ridosso della linea di confine, proteggendo così il traffico da tutte le possibili cadute di neve nei punti più critici della zona terminale della S.S. 21 e per una lunghezza di circa 3 Km. Il progetto di massima venne elaborato nell'anno 1995 in sede locale nel quadro delle iniziative INTERREG e quindi trasmesso al Compartimento ANAS di Torino. **non se ne conosce l'esito.**

Tale progetto avrebbe il merito:

- di poter essere realizzato come opera di manutenzione straordinaria sul versante italiano, senza condizionamenti di sorta dal punto di vista transnazionale.

- di garantire il transito del valico tutto l'anno sia dei flussi merci che di quelli turistici.

- di far risparmiare all'ANAS pesanti oneri per sgombrare neve del tratto terminale e sistematici lavori di ripristino di guard-rail, muretti, carreggiate, etc, che ogni anno vanno effettuati. (Sarebbe interessante conoscere l'importo di tali lavori annuali nella valutazione comparativa dei costi di realizzazione di un tunnel paravalanghe);

- risolverebbe importanti problemi di transito specie nella zona della Fontana Napoleone ove, per effetto del gelo nella doppia curva spesso si verificano blocchi di autoarticolati;

- i costi dell'opera non dovrebbero essere proibitivi soprattutto se confrontati con i benefici che potrebbe arrecare ed i risparmi di interventi di manutenzione e ripristino.

Collegata al problema del valico è la soluzione dell'attraversamento di Demonte, Aisone e Vinadio che non possono più sopportare un intenso transito di veicoli merci qual è l'attuale. Diventa perciò inderogabile la realizzazione di una adeguata circonvallazione. La questione è allo studio da parecchi anni e sono stati fatti progetti che per motivi diversi (troppo impegnativi dal punto di vista finanziario oppure non graditi per collocazione sul territorio) non sono venuti a definizione.

**una osservazione conclusiva e' d'obbligo:** la S.S.21, pur nell'ipotesi di realizzazione di tutti gli interventi citati, non dovrebbe diventare corridoio di scorrimento di traffico delle merci, che penalizzerebbe pesantemente la valle con ben scarsi benefici. Sembra quindi opportuno che, libero il transito turistico, il transito delle merci dovrebbe essere consentito unicamente a favore delle attività economiche della provincia di Cuneo e dei due Dipartimenti confinanti, Digne e Gap.

## **2) IL VALICO DEL COLLE DI TENDA**

Il tunnel del Colle di Tenda (km.3,2) venne costruito nel 1882 e da quell'epoca (salvo ricostruzione dopo l'ultima guerra e continue operazioni di manutenzione) è rimasto invariato. Le dimensioni del tunnel non consentono il passaggio contemporaneo nei due sensi di mezzi pesanti; di qui le continue sollecitazioni per un suo adeguamento. Va dato atto all'on.le Raffaele Costa durante la sua presidenza della Provincia di Cuneo di essersi impegnato a fondo per la soluzione del problema e ad oggi le trattative tra i due Stati sembrano arrivate ad un punto conclusivo. Gli accordi tecnici prevedono la realizzazione

di un tunnel di limitata ampiezza parallelo all'attuale in modo che il transito avvenga a senso unico in ciascuna direzione. Tale soluzione permetterebbe di realizzare il tunnel parallelo senza interrompere il traffico in quello esistente e, una volta ultimato il primo, intervenire nella manutenzione straordinaria del secondo. Il vice direttore della programmazione e progettazione ANAS, ing. Antonio Valente (vedi La Stampa, febbraio 2009) stimava in 8 anni a partire dal 2010 il tempo necessario all'ultimazione dell'intera nuova infrastruttura. Attualmente l'itinerario del Colle di Tenda (s.s.20) registra un notevole carico di flussi di transito turistico soprattutto nella stagione estiva e nei fine settimana, allorquando numerosi utenti specie del cuneese si recano nelle residenze della zona di Sanremo, Ventimiglia, Mentone e Nizza. Si parla addirittura di un pendolarismo di fine settimana. Va altresì ricordato che tale percorso interessa notevolmente la parte italiana, meno quella francese. Di qui le giuste obiezioni per carichi di traffico del tutto sproporzionati alle caratteristiche della strada sul versante francese ed ovvie resistenze per nuove infrastrutture che potrebbero favorire ulteriori incrementi.

Ferma la necessità di intervenire per il miglioramento del traforo di valico, è questo un aspetto delicato del problema che va attentamente considerato: si pensi agli attraversamenti degli abitati di Tenda, San Dalmazzo di Tenda e Fontan. Del tutto improprio resta l'itinerario per il transito delle merci che dovrebbe essere regolamentato nel senso del limite per le attività economiche della provincia di Cuneo e del Dipartimento delle Alpi Marittime. La mozione approvata da associazioni italiane e francesi nella riunione di La Brigue del 05-07-2009 è chiaro indice in tal senso. Si ripropone quanto sostenuto nel documento delle Associazioni Ambientaliste dell'ottobre 2009 di riconsiderare l'allargamento dell'attuale tunnel, cosa che comporterebbe un risparmio di denaro pubblico da destinare ad altre opere ugualmente prioritarie per la viabilità cuneese.

### **3) LA FERROVIA TORINO – CUNEO – VENTIMIGLIA - NIZZA.**

Note sono le vicende della ricostruzione della ferrovia "Cuneo – Nizza" riaperta al traffico nel 1979. Si ricorda che nell'anteguerra, il 21 aprile 1935, si era riusciti a completare l'elettrificazione in corrente alternata dell'intero tronco "Cuneo – S. Dalmazzo di Tenda – Ventimiglia". Con la ricostruzione si decise di non ripristinare la trazione elettrica che permetterebbe il trasporto con più celerità di persone e merci, alleggerendo il traffico veicolare nella Valle Roya.

Peraltro esiste un handicap a qualsiasi intervento: la vigente Convenzione "Italia – Francia" del 1979 prevede tutte le spese a carico dell'Italia, sia ordinarie che straordinarie, e non si può pretendere di realizzare infrastrutture nel territorio di altro Stato, senza averne il consenso e la partecipazione.

Dunque, **primo obiettivo da avviare è la modifica della Convenzione del 1979.**

Altro obiettivo è il ripensamento degli orari con opportune corse di treni veloci ripristinando alcuni collegamenti (es la Berna – Nizza) già in vigore al momento della riattivazione e poi soppressi o ridimensionati.

Si ricorda che con gli attuali mezzi tipo "Pendolino", da Torino si può raggiungere Ventimiglia in ore 2,10' e Nizza in ore 2,45'.

Il 26 maggio 2009 si è tenuto presso il Politecnico di Torino il Seminario Tecnico scientifico sul tema "Elettrificazione delle linee ferroviarie: esigenze e nuove soluzioni tecnologiche" organizzato dalla sezione di Torino del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani. Venne analizzata la situazione della linea in oggetto definita come "connessione internazionale occidentale verso il mare di tutto l'arco alpino" consentendo di valicare le Alpi Marittime per raggiungere la costa italiana presso il confine e quella francese. E' stata proposta una breve analisi anche degli effetti del dimezzamento del tempo di percorrenza, riconducibili prevalentemente a:

- riduzione del numero di fermate in alcune corse in orari e giornate specifiche;
- elettrificazione della linea ("Limone - Ventimiglia") alla quale è stata associata una riduzione – nell'esempio proposto – del 6/7,5 % dei tempi di percorrenza, a parità di condizioni, su 5/7 fermate;
- introduzione di treni corti ad assetto variabile.

Questa "**VISIONE DEL FUTURO**" della linea coincide esattamente con le iniziative in corso da parte francese per lo studio, la progettazione e l'esecuzione della LGV (Liaison Grande Vitesse) PACA, cioè del collegamento ferroviario ad alta velocità di Nizza con Marsiglia e verso Parigi. Merita la consultazione il sito web "LGV PACA: SITE OFFICIEL – Ligne a grande Vitesse Provence Alpes Cote d'Azur" realizzato da RFF (Reseau Ferrè de France) da cui si desumono le informazioni seguenti:

- il progetto si inserisce in quello più ampio denominato "Arc Méditerranéen Barcelone – Marseille- Genes"
- serve le agglomerazioni di Aix en Provence – Marsiglia -Tolone e Nizza
- si fa riserva di studi complementari per precisare le condizioni di realizzazione di un prolungamento (da Nizza) verso l'Italia;
- è confermato l'avvio della realizzazione prima del 2020;
- ha come obiettivo principale di risolvere la saturazione della linea ferroviaria "Marsiglia – Ventimiglia" permettendo nel contempo lo sviluppo del trasporto regionale (con maggiore frequenza) e del trasporto delle merci;
- premesso che le ricerche ebbero inizio dal 2003 al 2005, la decisione circa la scelta del "corridoio" territoriale (dell'ampiezza di 7 Km) ove dovrà avere sviluppo la linea è stata completata nel 2009;
- le successive fasi, attentamente dettagliate, comportano una serie di ricerche ed adempimenti amministrativi e tecnici che dovrebbero concludersi nel 2018 allorché avrebbero inizio i lavori della durata presunta di 6 anni. Pertanto l'apertura al traffico della linea LGV è indicata nel 2024 circa.

Le previsioni dei tempi di percorrenza sono:

"Nizza - Marsiglia" = 1 h 10 ' (oggi 2 h 25 ')

"Nizza - Parigi" = circa 4 h.

Nell'ipotesi che le precedenti informazioni trovino conferma e puntuale attuazione è **evidente come il problema dei collegamenti con la Francia debba essere riconsiderato alla luce di quanto sopra, anche perché trattasi di opzioni programmatiche fondamentali a livello nazionale .**

#### **4) RADDOPPIO DEL TRONCO FERROVIARIO "FOSSANO – CUNEO"**

E' coerente e conseguente alle proposte di miglioramento già enunciate al precedente. Non c'è che da auspicarne finalmente una rapida realizzazione.

#### **5) MIGLIORAMENTO DELLE COMUNICAZIONI FERROVIARIE ESISTENTI**

L'intero sistema delle comunicazioni ferroviarie (orari - coincidenze - istituzione di una metropolitana leggera al servizio dei centri maggiori - servizi per i pendolari- trasporto delle merci) abbisogna di una revisione e modernizzazione in modo da trarre dal mezzo ferroviario il massimo vantaggio possibile in termini di efficienza, costi , tempi e salvaguardia dell'ambiente .



## **6) RILANCIO DEL TRAFORO “ARMO – CANTARANA” SULLA S.S.28**

La realizzazione del traforo “Armo-Cantarana”, la cui progettazione sta per essere appaltata, appare un punto nodale per il miglioramento dei transiti della Provincia di Cuneo verso la Liguria occidentale e la stessa Costa Azzurra: essa però non può venire disgiunta dalla contemporanea sistemazione della S.S.28 e da una serie di varianti ai singoli centri abitati della Valle Tanaro. Quindi nel computo dell’investimento devono essere conteggiati anche i costi delle circonvallazioni che il tunnel renderà, prima o poi, “necessarie”. Già ora il transito pesante, originato sempre più tra l’Alessandrino e la Penisola Iberica, dovrebbe essere meglio regolamentato.

Il pre-foro fu scavato anni fa: la realizzazione di un tunnel ad una sola corsia ridurrebbe sensibilmente i costi e semplificherebbe la ventilazione; pur a senso unico alternato, esso permetterebbe di disimpegnare un traffico commerciale disciplinato, elevare la sicurezza e soddisfare pienamente il pendolarismo dei fine settimana estivi.

In coerenza coi Piani dei Trasporti Europeo, Nazionale e Regionali, occorre però chiarire se veramente si vogliono cogliere le opportunità di trasferimento del traffico dalla gomma al ferro, al di là di sterili dichiarazioni di intenti.

Infatti, il completamento della linea ferroviaria Ceva-Ormea, ad esempio verso la Piana di Albenga (magari con uno scalo ortofloricolo in Bastia d’Albenga e la transizione treno-tram verso il centro storico ingauno e il litorale), creerebbe tra Savona e Ventimiglia un terzo valico a soli 580 m s.l.m., potenziando decisamente il sistema dei trasporti su ferro dell’arco ligure-piemontese occidentale. Urgono quindi approfonditi studi di fattibilità, a seguito di quelli più recenti del 2006-2007, che pongano in evidenza costi, rischi e potenzialità di tale soluzione, prima di comprometterne sicuramente i benefici, avviando un ulteriore potenziamento del traffico su gomma lungo la Valle del Tanaro.

## **7) AUTOSTRADA CUNEO-ASTI E PROGETTO DI TRAFORO ITALIA- FRANCIA**

Al momento non esistono presupposti di sorta da parte francese per evidenziare un interesse per un traforo autostradale nelle Alpi Marittime.

L’ipotesi del Ciriegia- Mercantour (che si potrebbe definire “ il traforo che non c’è”) servì alla fine degli anni “80” per stravolgere il validissimo progetto di superstrada “Cuneo – Alba –Asti” (già in allora realizzato nei tratti di Fossano; Alba, Isola d’Asti –Asti) **in autostrada** e bloccare di fatto il miglioramento del tunnel di Tenda, la cui trasformazione, nella convenzione, era stata abbinata alla realizzazione del traforo del Mercantour. I risultati di questa scelta aberrante sono sotto gli occhi di tutti:

- ad oggi l’itinerario è ancora lungi dall’essere concluso e mancano ancora tratti importanti (es. l’attraversamento di Alba);
- si è dovuto realizzare un’infrastruttura in sede propria con una devastazione del territorio e spreco di fondi pubblici spaventoso, mentre per la superstrada era previsto di riutilizzare anche parte della viabilità esistente;
- la superstrada aveva il fine primario di raccogliere e distribuire il traffico (sia a corto, medio e lungo raggio) lungo tutto l’asse verso Est, innervando via via le varie zone della Provincia
- l’autostrada strozza e costringe il traffico in pochi punti dove sono i caselli per l’esazione dei pedaggi (salati).

Tutte queste constatazioni negative furono già in allora elencate dalle Associazioni scriventi e dall’Associazione per la Salvaguardia della Valle Stura – novella Cassandra – nell’opuscolo “Disastro Autostrada” che – ovviamente – di fronte al blocco politico ed economico dei rappresentanti degli Enti locali e dei Concessionari autostradali dovette miseramente soccombere.

## L'ACQUA NON È UNA MERCE

Dal primo gennaio 2010 la gestione dell'acqua di Parigi è tornata al Comune che ha deciso di non rinnovare il contratto ai due giganti Veolia e Suex. Sono già più di quaranta le città francesi che, considerate le deludenti esperienze con i privati, hanno compiuto tale scelta.

Quanto possa essere sconveniente per i cittadini la privatizzazione lo sanno bene i cittadini di Firenze ai quali Publiacqua, società per azioni in mano alla multinazionale Acea, ha imposto un aumento delle tariffe del 9,5%. Motivo? Un calo dei consumi, ha reso necessario far pagare di più le utenze, dato che "la tariffa deve coprire costi operativi, investimenti e remunerazione del capitale", come stabilito dalla legge.

Ad Aprilia (Latina) oltre 4.000 famiglie dal 2005 rifiutano di pagare le bollette ad Acqualatina, società con il 46.5% di azioni in mano a Veolia, la più grande multinazionale dell'acqua, pagandole, invece, al Comune. Protestano per un aumento del 300%.

Il decreto Ronchi, approvato dal Parlamento nel novembre 2009, impone l'ingresso dei privati nella gestione degli acquedotti.

Le società per azioni pubbliche come l'ACDA che gestisce il servizio di Cuneo e di altri 68 comuni, dovrebbero, entro la fine del 2011, cedere almeno il 40% delle loro azioni ad un socio privato che abbia i compiti operativi.

Il 31 marzo sono stati depositati presso la Corte di Cassazione di Roma dal Forum italiano dei movimenti per l'acqua, insieme a moltissime associazioni, tre quesiti referendari. Un solo referendum, infatti, avrebbe ottenuto l'abrogazione del "Decreto Ronchi", avrebbe, cioè, cancellato l'obbligo della privatizzazione. La campagna referendaria mira ad ottenere che la gestione degli acquedotti sia solo ed esclusivamente pubblica, ovvero avvenga attraverso enti di diritto pubblico con la partecipazione dei cittadini e delle comunità locali. È evidente che le società private, spesso multinazionali, hanno come obiettivo

la realizzazione di utili. Uno dei referendum mira a eliminare i profitti dal bene comune acqua, un'assurdità che il caso di Firenze ha reso evidente. La campagna ha avuto un successo inaspettato, nonostante i mezzi di comunicazione più conosciuti l'abbiano praticamente ignorata. Nell'arco di 3 mesi si sono superate più di 1 milione e 400mila firme. Mai si era raggiunta questa cifra in Italia.

All'estero la campagna è seguita con molta attenzione. Come ha raccontato Ugo Mattei, uno degli estensori dei quesiti, negli Stati Uniti le vicissitudini di Silvio Berlusconi sono abbastanza trascurate, ritenute una sorta di folklore. Invece il fatto che i cittadini si stiano attivando, in un paese ritenuto a sovranità limitata, per dire no alle multinazionali viene ritenuto un precedente importante.

Il percorso dei referendum prevede, una volta ottenuti i pareri favorevoli della Corte di Cassazione e della Corte Costituzionale, che si vada al voto nella primavera del 2011. In questa occasione sarà il raggiungimento del quorum la nuova impresa da compiere, ma l'interesse dimostrato dai cittadini ai vari banchetti fa ben sperare.

Un altro motivo di incertezza saranno le possibili elezioni anticipate. I referendum secondo l'attuale legislazione non possono svolgersi nello stesso anno delle elezioni politiche. In questo caso i firmatari verrebbero defraudati di un diritto previsto dalla costituzione, in quanto alla fine del 2011 tutti gli enti avrebbero già dovuto procedere la cessione di quote ai privati.

Si sta attivando una mobilitazione per ottenere un provvedimento di moratoria sulle scadenze del "Decreto Ronchi" e l'approvazione di una legge che consenta, nel caso si renda necessario, di svolgere la consultazione entro il 2011.

Alla nostra provincia era stato assegnato, in base alla popolazione, l'obiettivo di 7.000 firme. Obiettivo raddoppiato con il raggiungimento di 14.813 regolarmente certificate.

*Sergio Dalmasso*

## IL DISSESTO DEL TERRITORIO

La storia drammaticamente ogni anno si ripete. E' bastata una pioggia un po' più abbondante per mettere in ginocchio buona parte d'Italia compresa la nostra provincia, che, per fortuna, non ha assistito agli eventi tragici del recente passato. Mi riferisco al 1994 ed al 2000 quando pochi giorni di pioggia torrenziale autunnale crearono un disastro immane in tutto il Piemonte ed in particolare lungo la valle del Tanaro.

Che cosa è successo allora ed oggi? Eventi meteorologici tipici dell'autunno quando le massa d'aria fredda irrompono sul Mediterraneo ancora caldo, hanno scaricato al suolo una ingente quantità d'acqua. Simili fenomeni, in passato, sono sempre avvenuti, senza creare però situazioni drammatiche. Ma, oggi, la montagna e la pianura non sono più quelle che hanno accompagnato per secoli la storia dell'uomo.

E' vero che negli ultimi 15-20 anni piove in modo diverso (e secondo gli esperti in futuro sarà ancora peggio): le precipitazioni sono più violente, temporalesche, concentrate in poco tempo. Ma è altrettanto vero che, quando l'acqua arriva al suolo, acquista una velocità di scorrimento tre, quattro volte superiore rispetto a quanto succedeva in passato, perché l'acqua scivola sull'erba non più tagliata delle nostre montagne, sulle tante strade asfaltate, vere ferite nelle scoscese pendici alpine, sui terreni disboscati e cementificati perché occupati da seconde case usate sempre più di rado, da capannoni invasivi, che ricoprono il suolo ed offendono l'estetica ed il buon gusto, da piazzali, da parcheggi, ecc.

Quando, poi, quest'acqua raggiunge il suo letto naturale, è costretta a correre ancora più velocemente, chiusa tra pareti di cemento che hanno modificato gli argini, il

percorso, la stessa ampiezza dell'alveo. E allora succede il disastro.

Diceva Gian Romolo Bignami, pianificatore territoriale, una delle ultime voci a gridare contro lo scempio della nostra terra: "paghiamo l'abbandono della montagna, perché con la scomparsa degli uomini è venuto meno un importante presidio sul territorio; e paghiamo il dissesto della pianura, coperta, quasi senza soluzione di continuità, da cemento ed asfalto".

Che cosa ci hanno insegnato le alluvioni degli anni passati? Nulla o quasi. Impunemente abbiamo continuato a costruire addirittura dentro il letto dei fiumi, approfittando anche dei contributi pubblici; abbiamo ricostruito ponti e strade pronti per essere nuovamente portati via dall'alluvione successiva; abbiamo effettuato qualche piccolo, ma sporadico intervento, sui corsi d'acqua, senza affrontare il problema in modo organico "dalla sorgente alla foce". La manutenzione dei corsi d'acqua deve essere continua e non affidata al caso o all'emergenza; occorre ripristinare gli argini naturali, non cementarli; occorre creare aree di sfogo lungo il corso, non edificare capannoni nel loro letto; è necessario regimare il passaggio dell'acqua, non asportare a casaccio la ghiaia. Insomma, fare sistemazione idraulica rimettendo in sesto da monte a valle i letti dei corsi d'acqua, controllando in alta quota le briglie andate fuori uso, ridando naturalità ai fiumi che per colpa nostra l'hanno persa.

Tutto ciò richiede denaro, ma deve essere accompagnato dall'educazione della popolazione che deve imparare una volta per tutte a rispettare il territorio ed i fenomeni naturali.

*Domenico Sanino*

## NOTIZIE IN BREVE

### ESCURSIONI NATURALISTICHE

Le guide naturalistiche della provincia di Cuneo organizzano escursioni alla scoperta degli interessanti ambienti delle nostre valli. Chi fosse interessato a prendere visione dei programmi o a partecipare alle gite può telefonare al 329.1695053, o consultare il sito:

[www.alpicuneesi.it/guidenaturalistiche/marcogrillo/index.htm](http://www.alpicuneesi.it/guidenaturalistiche/marcogrillo/index.htm)

### RINNOVO ISCRIZIONI

Sono aperte le iscrizioni per l'anno 2011.

<b>Soci ordinari:</b>	<b>€20,00</b>	<b>Soci famiglia:</b>	<b>€25,00</b>
<b>Soci sostenitori:</b>	<b>€40,00</b>	<b>Soci patroni:</b>	<b>€80,00</b>

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 allegata al presente Notiziario**, 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!**

### INDIRIZZO MAIL

Stiamo raccogliendo l'indirizzo mail dei soci in modo da spedire le comunicazioni ed i notiziari anche per via telematica. Vi preghiamo di indicarlo nella scheda di iscrizione o di trasmetterlo al seguente indirizzo: [info@pronaturacuneo.it](mailto:info@pronaturacuneo.it).

### APERTURA SEDE

La segreteria di piazza Virginio 13 è aperta il **giovedì dalle 16 alle 18**.

E' sempre in funzione la sede secondaria, in via Carlo Emanuele 43 con il seguente orario: tutti i giorni dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 19; il sabato dalle 9 alle 12.

-direttamente agli incaricati le sere delle conferenze.

### AGEVOLAZIONI PER I SOCI PRO NATURA

L'elenco con le ditte ed i negozi disponibili ad effettuare sconti ai soci della Pro Natura può essere consultato direttamente sul sito della Pro Natura ([www.pronaturacuneo.it](http://www.pronaturacuneo.it)) o ritirato presso la sede secondaria.

---

## 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](http://www.pronaturacuneo.it)**

**E-mail: [info@pronaturacuneo.it](mailto:info@pronaturacuneo.it)**

**c.c.p. 13859129**

**C.F.: 96025270040**

**Segreteria: piazza Virginio 13, 12100 CUNEO**