

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 20°- n° 1 febbraio 2017

MOSTRA

FRAMMENTI D'AFRICA **La meraviglia degli sguardi**

Fotografie e oggetti raccolti in Terra d'Africa da Mario Tible danno vita ad una nuova forma d'arte

24 FEBBRAIO – 26 MARZO 2017

Pro Natura Cuneo organizza nuovamente una mostra dedicata all'Africa, al continente più misterioso e più sconosciuto della Terra, ricco di una cultura millenaria, spesso sottovalutata.

La mostra presenta fotografie di persone africane, scattate da Mario Tible nei tanti viaggi effettuati nel Continente Nero. Le immagini sono vere e proprie composizioni artistiche realizzate inserendo le fotografie in cornici fatte con oggetti provenienti dall'Africa, come pietre, conchiglie, piume, collane. Queste opere d'arte sono accompagnate da versi poetici, da frasi che cercano di evidenziare l'anima, la sensibilità, le vicende umane dei soggetti fotografati. Sono quindi un "frammento" delle enormi, incredibili differenze che caratterizzano i popoli africani.

Mario Tible, grande viaggiatore e abile fotografo, è entrato in perfetta sintonia con le popolazioni incontrate. Le sue immagini sono un racconto di scene di vita di ogni giorno, da cui emerge un senso di serenità e di pace.

Palazzo Samone, via Amedeo Rossi 4, Cuneo

Inaugurazione: venerdì 24 febbraio ore 17,30

Orari: venerdì e sabato 15,30-19,00

domenica 10,00-12,30 15,30-19,00

Possibilità di visite in altri orari per gruppi e scolaresche (tel. 0171/612150 – 335-5640248)

Ingresso libero

RELAZIONE DEL PRESIDENTE anno 2016

Cari amici,

Il 2016 si è caratterizzato per la grande mostra “Abissinia, sogno di un impero. Voci dal passato coloniale e sguardi sul presente”, realizzata in Palazzo Samone a Cuneo per ricordare, ad ottanta anni di distanza, l'avventura italiana in Etiopia con la proclamazione dell'Impero (maggio 1936). Pro Natura ha voluto richiamare un periodo storico dimenticato che ha portato alla conquista armata di un paese e alla sua colonizzazione con gli aspetti negativi e positivi che ne sono conseguiti. In mostra sono state presentate le testimonianze di uomini e donne cuneesi e di altre zone del Piemonte che, emigrati dall'Italia, hanno vissuto in Etiopia il disagio della migrazione, la speranza in una nascente imprenditoria, il trauma della guerra e l'efferatezza della prigionia.

La mostra è stata realizzata con la collaborazione dell'Associazione “Il Sogno di Tsige” di Ivrea, che, da anni, raccoglie memorie coloniali, biografie e ricordi della colonizzazione italiana dell'Etiopia, dell'Istituto Storico della Resistenza e della Società Contemporanea di Cuneo, dell'Archivio Audiovisivo Canavesano, e della Comunità etiope. Insieme con le memorie coloniali, la mostra ha preso in esame la realtà attuale dell'Etiopia con i problemi ambientali e l'urgente necessità di tutela del ricchissimo patrimonio di esseri viventi che popolano il paese africano.

La mostra faceva parte di un progetto di solidarietà che Pro Natura Cuneo aveva avviato nel 2015, finanziando, grazie al contributo dei partecipanti al viaggio in Etiopia, l'acquisto di uno strumento musicale per una scuola di Adua. I fondi raccolti nelle manifestazioni collegate alla mostra sono serviti per realizzare un pozzo sempre ad Adua.

La mostra è stata accompagnata da parecchie altre iniziative: conferenze, proiezioni di filmati, uno spettacolo di musica e letture, un apericena di solidarietà, una cena etiope per far conoscere la cucina di quel paese, e il tradizionale “rito del caffè”.

E' continuato l'impegno per la salvaguardia del nostro territorio. Vorrei ricordare le numerose comunicazioni mandate all'ANAS (alle quali non è mai seguita risposta) sul raddoppio del traforo di Tenda che sta creando tanti disagi e non si sa quando terminerà. La nostra proposta è quella di allargare leggermente il nuovo tunnel in modo da consentire il transito delle auto nelle due direzioni di marcia, e usare il vecchio tunnel per l'emergenza, come pista ciclabile e pedonale.

Altra questione ormai annosa: l'autostrada Cuneo-Asti mai ultimata. Siamo sempre stati contrari a questo tracciato e il tempo ci ha dato ragione. Ciò non toglie che a questo punto, con la quantità di denaro pubblico utilizzato, l'autostrada vada completata nel tratto mancante con un intervento il meno impattante possibile.

Anche la viabilità cittadina ci vede impegnati quali componenti del Forum della mobilità. Si continua a seguire l'iter della ferrovia Cuneo-Nizza, che, nonostante le tante promesse non riesce a ripartire.

Invece con l'acqua pubblica ancora nulla di fatto. Continuiamo a seguire il gruppo che lavora per la “pubblicizzazione” del sistema idrico ad uso civile (e che si riunisce tutte le settimane), ma ci siamo anche interessati di idroelettrico selvaggio in tutti i nostri corsi d'acqua (le richieste di derivazione per nuove centraline sono continue), di manutenzione dei fiumi per evitare i disastri alluvionali, di invasi.

Stiamo seguendo, con proposte e suggerimenti, le modifiche al Piano Regolatore di Cuneo, che, come sapete, è sovradimensionato.

Altra questione: la tutela del verde pubblico. Non è facile. Il verde cittadino versa in cattive condizioni per mancanza di finanziamenti e perché non c'è la volontà politica di investire in questo settore. Stiamo cercando di dare un aiuto al Comune grazie ad un piccolo numero

di volontari di Pro Natura che ha provveduto a pulire le aiuole di via Bodina. Negli ultimi mesi a loro si sono aggiunti degli extracomunitari ospitati ad Entracque.

Nel 2016 è continuato il ciclo di conferenze "Ambienti vicini e lontani", che rappresenta un momento culturalmente molto importante e un notevole richiamo per la cittadinanza. Nelle conferenze dell'anno 2016 (in tutto 12) si è parlato del nostro territorio con la conferenza di Fulvio Beltrando e Nino Riccardi sulla fauna dell'alta valle Po. Sempre in tema naturalistico sono state le proiezioni di Lucia Pettigiani e Carlo Vianino sul Sud-est francese, di Nanni Villani sui Pirenei, e dei fratelli Panzera sulla Norvegia e la ricca avifauna presente. Per i paesi extraeuropei si è privilegiata l'Africa, oggetto sia della mostra sull'Etiopia, sia di quella del 2016 "Frammenti d'Africa". Nelle conferenze sull'Africa si è parlato del Continente nel suo complesso con Dario Daniele ("dai parchi della Tanzania al deserto del Nord Africa", e Mario Tible "Frammenti d'Africa"), di Etiopia (La "biodiversità umana" con Domenico Sanino, e "Dancalia" con Domenico Sanino ed Ezechiele Villavecchia), di cooperazione ("mani buone per l'Africa" con Leonardo Lucarini), di Egitto ("Luxor tra meraviglie e...solitudine" con Sandro Trucco). Il clou si è avuto con lo spettacolo di musica ed immagini di Roberto Tibaldi "Emozioni Natura: lo spettacolo delle immagini".

Altro importante momento della nostra associazione sono i viaggi. Si è cercato, nei viaggi di un giorno, di privilegiare gli aspetti naturalistici con il Pinerolese, la Valle delle Meraviglie, il parco Zoomtorino a Cumiana, e Casale Monferrato. A gennaio si è andati in Dancalia; ad aprile nel Parmense; a maggio si sono visitati i giardini inglesi e quelli di Varese; a giugno i castelli di Messner in Val Venosta; a luglio il Nord della Spagna e Santiago de Compostela; a settembre l'Iran; ad ottobre Monza e Bergamo; a dicembre l'Alsazia, la Lorena e la Savoia.

Ringrazio il direttivo per l'impegno e i fattivi contributi al buon andamento dell'associazione, e tutti i soci

Il Presidente

L'OSCAR 2016 DEL TURISMO SOSTENIBILE AL PARCO DEL MONVISO

Il Parco del Monviso è stato recentemente insignito della Carta Europea del Turismo Sostenibile per le aree protette (CETS), promossa e coordinata da EUROPARC, la Federazione dei Parchi Europei, in una cerimonia che si è tenuta il 7 dicembre a Bruxelles presso la sede del Parlamento europeo, insieme con una ventina di altri parchi d'Europa.

Il Parco del Monviso è il 34esimo in Italia, e il terzo in Piemonte dopo Val Grande e Alpi Marittime, che nel 2001 ha aperto la strada come parco pilota e primo parco italiano.

Dopo il recente opportuno ampliamento che ha trasformato il Parco del Po Cuneese nel Parco del Monviso, dando finalmente alla montagna simbolo delle Alpi Piemontesi il posto che meritava nell'area protetta, e assicurando adeguata protezione sia alla

torbiera del Pian del Re, per la quale Pro Natura si è tanto battuta in passato, sia al bosco dell'Alevé, una delle eccellenze naturalistiche cuneesi, anche questo parco ha consolidato la sua collaborazione transfrontaliera, con un sapiente utilizzo dei fondi europei Interreg, sulla scia dei Parchi Alpi Marittime e Mercantour. Mentre in questo caso sono state le Marittime ad aprire la strada aderendo alla Carta Europea del turismo Sostenibile nel 2001, cosa che ha spinto il Mercantour ad aderire a sua volta nel 2006 e i due parchi a presentare insieme un'unica strategia transfrontaliera di turismo sostenibile nel 2012, per il Monviso è stato il transalpino Queyras a dare l'esempio con l'adesione nel 2010. Grazie al PIT Interreg (Progetto Integrato Territoriale), hanno dato vita

insieme prima alla Riserva della Biosfera transfrontaliera (UNESCO Man and Biosphere, MAB) ed ora, come previsto dal PIT, lavoreranno insieme sulla CETS. Vorrei spendere qui qualche parola a favore dei "progetti integrati", la migliore idea del programma europeo Interreg ALCOTRA. Nel nuovo programma 2014-2020 si chiameranno PITER (progetti integrati territoriali) e PITEM (...tematici): se da un lato richiedono parecchie capacità progettuali e gestionali, per la loro complessità e per la necessità di attuare in un periodo relativamente breve (due-tre anni) tutte le azioni previste, sono lo strumento finanziario ideale per realizzare la governance integrata di un'aria vasta, evitando progetti isolati e campati per aria e dando coerenza e logica agli interventi nei vari campi, dalla conservazione del patrimonio culturale e naturale, alla pianificazione, allo sviluppo e alla mobilità sostenibili, all'educazione ambientale.

La CETS prevede la propria applicazione ad un territorio coerente e più vasto degli stretti confini dell'area protetta: logico, perchè l'area del parco è individuata soprattutto in un'ottica di protezione, mentre nell'area CETS si vedono realizzati interventi di sviluppo sostenibile ad essa legati e con essa coerenti. In questo caso il Parco del Monviso ha fatto una scelta molto oculata: mentre l'area MAB è dal mio personale punto di vista esageratamente vasta e non coerente (ingloba infatti una gran parte di territorio nelle Langhe che nulla hanno a che fare dal punto di vista territoriale e culturale col Monviso, se non forse solo il fatto che la montagna si vede di qui all'orizzonte nei giorni particolarmente limpidi!) è stato scelto di inserire nell'area CETS le tre Valli che dal Monviso hanno origine: Val Maira, Val Varaita e Val Po. Qui sono state tenute le riunioni preparatorie e i Forum previsti dalla Carta, che per definizione non è uno strumento calato dall'alto ma deve nascere dal territorio con il contributo di tutti gli attori locali, in modo da conciliare interessi contrastanti e arrivare ad obiettivi condivisi. Jacques Decugnières, il verificatore di EUROPARC che quest'estate

ha effettuato la visita di valutazione, nel suo rapporto ha segnalato come punti di forza: il Monviso, da un lato, che può contribuire a costruire un'identità forte per il territorio perchè "montagna simbolo" in cui tutti si riconoscono, e dall'altro Saluzzo e Staffarda, che completano gli aspetti naturalistico/sportivo/ricreativi della montagna con un'offerta culturale/storico/artistica; come casi avanzati ed esempi positivi da estendere al restante territorio ha segnalato Ostanta (recentemente alla ribalta delle cronache come positivo esempio di accoglienza e integrazione nell'emergenza rifugiati) Espaci Occitan e Segnavia/Porta di Valle; buone realizzazioni nell'ambito delle strutture recettive sono le Locande Occitane, mentre per l'offerta sportivo/ricreativa vanno segnalati gli anelli di itinerari escursionistici e cicloturistici (questi ultimi non solo attorno al Monviso ma anche "pedalando tra i frutteti", in modo da estendere il successo e la fama del mitico e durissimo Colle dell'Agnello, a percorsi più facili e percorribili in tutte le stagioni, tutti in via di collegamento con itinerari a lunga percorrenza della rete EUROVELO). Una particolarità da sfruttare al meglio è costituita da geoturismo ed astronomia alla Gardetta (divenuta famosa grazie alla scoperta da parte del geologo Enrico Collo delle impronte di dinosauri) mentre il "calendario eventi CETS" dà finalmente unità e coerenza a tutte le proposte sparse. L'Evaluation Committee di EUROPARC, che ho l'onore e onere di presiedere e che esamina tutti i reports dei verificatori ed emette il parere definitivo sull'assegnazione della CETS, ha messo però l'accento anche sui punti di difficoltà: ha sottolineata la necessità di assicurare staff adeguato che si occupi della CETS in un territorio così vasto, dato che gli operatori turistici vanno coinvolti, coordinati e sollecitati ad uno ad uno (sperando che questa segnalazione possa servire da stimolo per la Regione che dopo vari anni dall'approvazione del TU sulle Aree Protette non ne ha ancora approvato le nuove piante organiche!) ha raccomandato di trasformare al più presto i

Forum in una struttura stabile di coordinamento (sull'esempio dell'Associazione Ecoturismo in Marittime che coinvolge enti pubblici e operatori privati) e di affrontare il problema della mancanza di trasporto pubblico e difficoltà di collegamento e mobilità tra valli spesso isolate e che in passato hanno sempre trovato più comodi i collegamenti oltralpe che non quelli intervallivi. A questo proposito si inserisce il tema transfrontaliero, dove la contiguità col parco del Queyras ne fa un'opportunità di finanziamento Interreg ma anche un esempio da seguire, in quanto i parchi regionali francesi sono davvero maestri di sviluppo sostenibile. Per assicurare la governance transfrontaliera ho personalmente proposto di esplorare la possibilità di costruire un GECT (Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale) analogamente a quanto già effettuato con successo ed enormi vantaggi da Alpi Marittime e Mercantour. Infine vorrei raccontare un aneddoto personale: quest'autunno mi sono recata per una delle ultime gite della stagione con un gruppo di amiche sulla Cima della

Losetta, un tremila facile ma di grande soddisfazione, da cui si gode un panorama mozzafiato sul Re di Pietra, che compare all'improvviso non appena si sciolta e che è lì davanti imponente e così vicino che sembra di poterlo toccare. Al ritorno ci siamo fermate a comprare dell'ottimo formaggio all'alpeggio di Soustra, gestito da un giovane margaro (un bel ragazzo orgoglioso di mostrare le sue belle mucche ma anche la fascia di "mister margaro 2014" appesa nella sua baita d'alpeggio!). Tutto era ben gestito, pulito e ordinato, e c'erano persino i pannelli solari per ricaricare uno smartphone di ultima generazione. Ho chiesto se aveva problemi col lupo: mi ha risposto che c'è e "ci prova coi vitelli", ma i recinti elettrificati e i cani funzionano a meraviglia. La forma di formaggio, da cui ha tagliato le fette per noi, era l'ultima della stagione: il resto l'aveva già venduto tutto agli escursionisti! Bisognerebbe trovarne tante, di persone così: ci confortano nell'idea che tutti questi sforzi in favore della montagna non sono invano e ci fanno pensare con più fiducia al suo futuro.

Patrizia Rossi

NEPAL 2016

viaggio nelle zone meno conosciute e remote di un paese tanto bello quanto problematico.

Con un aereo da Katmandu raggiungo Nepalganj città situata nel Terai occidentale. Il cielo è terso, la rotta attraversa tutto il Nepal da est a ovest e vedo scorrere in lontananza la spettacolare catena himalayana. E' una città di confine e l'India può essere raggiunta da qui a piedi o con unisciò; è situata in mezzo alla pianura, si respira un'atmosfera prettamente indiana; qui vive una comunità musulmana numerosa e si parla l'hindi e non il nepali. Visito il Mandir di Bageshwari, il tempio dedicato alla dea Kali, sotto il sole veemente e violento che soffoca tutto, in questa stagione secca senza piogge. Strade e case di terra, letti di fiumi che sono terra e sabbia: marrone tutto intorno a noi.

Di buon'ora, la mattina dopo, altro aereo: il pilota guida "a vista" il piccolo bimotore da 12 posti tra le montagne e i baratri, sorvolando cime e sfiorando costoni, alzandosi e abbassandosi tra le valli; il copilota controlla ancora una volta la quota prima di virare verso l'altopiano e imboccare la pista in salita su cui sgommano le ruote del carrello: finalmente siamo a Simikot.

La Valle di Humla

Mi trovo nell'angolo nord-occidentale del Nepal, in una zona ad accesso limitato, il percorso che faremo si snoderà nella valle di Humla, seguendo il corso del fiume Karnali, e poi nella Valle di Limi. Sono valli remote, poco frequentate, abitate da popolazioni isolate. Zona ad accesso

limitato significa che per entrarci bisogna avere un permesso speciale rilasciato dal governo nepalese perché andremo lungo il confine: da questa parte il Nepal, dall'altra la "Regione autonoma del Tibet", cinese. Questo territorio è stato conteso e oggi vede la penetrazione della forte economia cinese con una serie di gravi problemi che riguardano sia l'ambiente che la vita di queste popolazioni montane ormai ridotte a poche centinaia di individui.

Per arrivare a Simikot dal Nepal non ci sono strade, mentre verso il confine cinese si sta costruendo una larga pista carrozzabile. Collegherà questa zona col Tibet cinese. E' un'opera quasi impossibile, mi chiedo chi ne finanzia la costruzione ma non riesco a capirlo: qualcuno mi dice la Cina, altri mi dicono le potenze occidentali. Ci vogliono sicuramente molti soldi per sbancare tutte queste montagne!! E' interesse dei cinesi avere la strada per penetrare più facilmente nell'area, ma è interesse anche dei nepalesi, degli indiani e dell'occidente mantenere questi territori strategici. Riesco a sapere pochissimo dalla gente che incontro, neanche con l'aiuto della nostra guida. A Katmandu, incontro il rappresentante dell'Unicef Tony Marro, nessuno però mi sa fornire informazioni. Posso solo raccontare cosa ho visto coi miei occhi. Ho visto frane che travolgono interi versanti di montagne; la strada la si fa coi cingolati che si inerpicano su pendenze paurose ...uno scempio che fa male al cuore. Per ora la strada non è ancora percorribile se non dai mezzi che la stanno costruendo, ma molti pensano che porterà sviluppo. In effetti una strada è un collegamento utile, ma come scenderà da Simikot fino alle pianure nepalesi non si sa. Di certo spariranno le carovane, i portatori, il nomadismo dei pastori...

Le belle, fitte, foreste nepalesi stanno per essere distrutte, ho visto tantissima legna accatastata, tronchi secolari "affettati" ad assi. In Tibet non c'è legname, mi dicono che d'inverno lo trasportano sulle piste innevate oltre il confine. Il divario che vedo tra Nepal e Cina è impressionante. Camminando lungo la valle di Humla i

villaggi sono piccoli e la gente vive allo stato di sussistenza. Stanno portando acqua alle nuove fontane, costruendo latrine e alcune case hanno il tetto in lamiera e non di terra, ci sono anche alcune scuole. Constato che i monasteri non sono stati toccati dalla distruzione, a Tumkot l'antico gompa è in ristrutturazione. Colgo questi segni come un timido progresso in una zona dove la povertà materiale è dappertutto. Giungo al confine cinese; solo l'impetuoso fiume Karnali divide i due stati e camminando dalla sponda nepalese si vede chiaramente il territorio cinese. Nel Tibet cinese una strada asfaltata porta verso il Kailash, la montagna sacra agli induisti e ai tibetani. Vi arrivano pellegrini da tutta l'India che giungono in elicottero a Hilsa, che è l'ultimo insediamento nepalese nella valle. Il villaggio è una manciata di sporche, trascurate, malandate case, dove pullula la prostituzione, l'alcol, il degrado; si vive qui subendo la polvere sollevata dal vento, il freddo della quota, il rombare del fiume nella gola, le intemperie; non un albero in questo deserto d'alta quota, inospitale e lugubre. I pellegrini da qui attraversano il confine, salgono sulle jeep cinesi e arrivano al Kailash. Molti patiscono la quota, che raggiungono senza il dovuto acclimattamento e qualcuno purtroppo ne subisce gravi conseguenze, e a volte subentra anche la morte. Vedo trasportare un cadavere su una specie di barella: non c'è legna per la pira, lo mettono lontano dal paese, starà lì finché non arriveranno i cavalli con qualche tronco da ardere... Questi pellegrinaggi sono un business per le compagnie private che gestiscono gli elicotteri, che vanno avanti e indietro fra le gole della valle, nonché per le agenzie, sia nepalesi che cinesi. Ogni tour operator riveste i pellegrini con la giacca a vento e lo zaino del proprio colore distintivo, li sistemano tutti nell'unico lodge strapieno, li raccolgono attorno al "maestro" che si distingue per la veste arancione e i rosari attorno al collo. Parlo con molti di loro, le classi sociali sono tutte rappresentate, la loro fede è incrollabile. Un uomo (contrabbandiere? soldato? trafficante?)

viene a sapere che, mancando l'energia elettrica, non posso ricaricare le batterie della mia macchina fotografica. Glielo lascio, passa il confine e me lo riporta il giorno dopo, cariche: i cinesi di là hanno imbrigliato le acque del fiume e costruito una centrale elettrica, stanno costruendo un enorme edificio, hanno piantato alberi attorno al villaggio di Sher che sembra un'oasi, sparsa nell'arido delle montagne che chiudono il passo... e il tipo puzza di alcol e ha riempito lo zaino di bottiglie.

Un soldato nepalese in divisa, con le Nike ai piedi e un fucile antidiluviano a tracolla, controlla i nostri documenti e ci dà il permesso di oltrepassare il ponte tibetano. A sinistra si entra nel Tibet cinese a destra si va verso la Limi Valley. E tutto cambia. La popolazione è a prevalenza tibetana: non solo sono diversi i volti ma anche l'abbigliamento. Le donne che abitano nella valle di Humla, portano grandi orecchini dorati, anelli al naso e alle caviglie, vestono abiti a metà tra le tuniche cinesi e i sari indiani, qui invece molte hanno l'abito color marrone tipico dei tibetani e i gioielli di pietre turchesi. Inizia un sentiero scosceso, che si incunea tra montagne selvagge, con continui saliscendi a mezza costa sul canyon al fondo al quale ruggisce impetuoso il fiume. Non alberi, solo rocce sgretolate, franose che compongono montagne che superano i 6.000 mt; non villaggi, non animali, deserto: deserto verticale, senza anima viva, solo noi. Il cielo si fa grigio, il vento è sferzante, il respiro un po' affannato per la quota e il corpo affaticato. Avremo queste condizioni per 7 giorni. In tutta la valle di Limi ci sono tre insediamenti, Tiljung, Halij, Dzang, pastori e contadini vivono nelle case attorno ai monasteri, case di pietra grigia che si confondono con le rocce. Arrivo di sera a Tiljung. Il villaggetto è in un'oasi di appezzamenti coltivati, tra i muretti; i cavalli pascolano, i raggi del sole del tramonto indorano i campi di orzo che frusciano al vento; un contadino si attarda nel suo campicello: con l'aratro di legno trainato dallo yak, segna l'ultimo solco. Ad Halji mi vengono incontro i bambini con le caprette

in braccio, ci scortano al monastero dove Temba dice che ci sono i monaci indovini, e dove una fila di chorten e di stupa segnano il percorso al villaggio. Il gompa di Rinzin Ling fu fondato dal monaco Rinchen Zangpo (958/1055), conserva dipinti, statue, testi, cappelli, maschere e una notevole statua in metallo di Sakyamuni, inserita in una elaborata struttura al centro della sala. Tutto l'edificio è ormai compromesso in molte parti, anche se una comunità di giovani monaci lo abita permanentemente. Li vedo col telefonino in mano a scattare fotografie ma il dialogo è difficile: ho la sensazione che qui circoli la diffidenza e forse la paura che si fomenti l'idea di un Tibet libero in una zona che ha visto forti tensioni, oggi pacate, resta forte. Una donna ci porta una bacinella di patate, veste un abito chiaramente proveniente dalla Cina, un vecchio ci guarda e si toglie il cappello scoprendo i capelli lunghi e bianchi, che cadono sulla lacera tunica porpora. Anche a Dzang visito il monastero, è ancora intatto, decadente e affascinante. I monaci ci chiedono offerte per poterlo mantenere ancora in piedi. Saliamo le scale scavate nei tronchi d'albero, scostiamo tende polverose, entriamo nel cuore dell'edificio: nel buio appaiono le teche, le statue, gli arredi, e dal balconcino sul tetto vedo le bandierine di preghiera e la bandiera del Tibet, libera di sventolare, contro il cielo blu, punteggiato dalle bianche nuvole che accarezzano le montagne.

Posteggiato al fondo del paese, dove si apre una bellissima pianura è posteggiato un vecchio e malandato camion Tata indiano. E' arrivato fin quassù a pezzi e poi rimontato?! Ci propongono una salita al Lapche-Pass. Questo proprio non era in programma ... avevamo visto sulla cartina la deviazione e una pista che sconfinava in Cina, ma a piedi sarebbe stato troppo lungo: in camion, perché no? Il vecchio camion Tata arranca, su una pista che zigzaga sul costone ripido delle montagne, scoppia una gomma: dopo un'ora riusciamo a ripartire. Ci fermiamo spesso: scendono a togliere le pietre più grosse che ingombrano

la strada. Superiamo un colle: meraviglia!! si apre davanti a noi l'altopiano tibetano, corrono mandrie di cavallini selvatici, scorrono rivoli d'acqua argentati, e montagne brulle a perdita d'occhio dai colori più rari a seconda della composizione minerale. Il camion sale e scende, guada i torrenti e si "stoppa" davanti ad una frana. Penso che si dovrà ritornare indietro, invece no, scendono con le pale e scavano la montagna, noi passiamo a piedi e loro...col camion. E finalmente il Lapche-Pass, dopo 36 km da incubo, che dovremo ripercorrere a ritroso. Splende lontano, in territorio cinese, il Kailash innevato e sotto di noi il grande Lago Manasarovar che è una striscia blu nel deserto del Tibet. Poi, di nuovo in cammino, attraversiamo la pianura di Tache, dove i pastori vivono nelle tende infeltrite di pelo di yak, e arriviamo al grande lago Tshom Tso lungo 1200 m. dominato da gigantesche dune di sabbia bianca. Mi spiace di non avere conoscenze ornitologiche perchè il lago ospita numerosi uccelli, alcuni molto grandi: credo di distinguere le oche selvatiche e sulle rocce sono posati rapaci e corvidi. Superiamo il Nyalu Lagna a circa 5.000 mt di quota e ci abbassiamo rapidamente nella valle tra le

foreste di pini e betulle, dove la mano dell'uomo si abbatte ferocemente, sradicando anche i grandi alberi di rododendri. E continueremo ancora per alcuni giorni...i cavalli, gli sherpa, le nostre tende, i silenzi, i passi, il vento, il freddo, la luce e le stellate...e tutto.

Ritornati al punto di partenza, a Simikot, vedo le donne che trasportano le merci che i piccoli aerei nepalesi scaricano di continuo. Portano pesi impensabili, ai piedi ciabatte logore, hanno i visi rugosi anche se sono ancora giovani. Nelle strade bambini, tanti... nella parte alta del villaggio qualche negozio, qualche struttura di accoglienza turistica; nella parte bassa le baracche dove regna la povertà indicibile. Ancora una volta mi assale la domanda la cui risposta vedo così difficile: come conciliare la tutela dell'ambiente e l'avanzata del "progresso" che preda e distrugge? come far sì che questa gente sia consapevole dei propri diritti quando la lotta per sopravvivere è così tremenda? come contrastare gli interessi economici dei potenti, come creare educazione e sensibilità? E in quante aree sperdute del mondo tutto accade lontano dai riflettori?

Franca Formento

PROPOSTE DEL FORUM MOBILITA' SULLA VIABILITA' CUNEESE

Il Forum Mobilità, di cui Pro Natura fa parte, a gennaio, si è riunito per analizzare il documento presentato dal Comune di Cuneo relativo al Piano Urbano del Traffico, una sorta di piano regolatore biennale che entrerà prossimamente in vigore dopo l'approvazione da parte della Giunta comunale e le eventuali osservazioni al riguardo.

Tale documento, realizzato su incarico del comune dalla società SINTAGMA, affronta il tema partendo da una classifica funzionale delle strade dell'altipiano e dintorni in base alla futura limitazione di velocità. Per giungere a questo, sono stati analizzati i dati relativi ai modelli di simulazione dei flussi di traffico verso il centro città nelle ore più critiche delle giornate lavorative dalle

ore 07:30 alle ore 08:30. Tali dati hanno confermato, come punti più critici, i ponti di accesso alla città, in particolare quello sul Gesso a Borgo S. Giuseppe, l'asse centrale di corso Francia/Nizza e corso Giovanni XXIII.

La prima proposta, già formulata in passato, riguarda l'ampliamento delle zone 30 a tutto l'altipiano, a Borgo San Giuseppe, e a Madonna dell'Olmo, dove attualmente non esiste tale limitazione.

Si suggeriscono poi limitazioni del traffico per rendere più sicure altre zone come:

- Corso Gramsci, per invitare il flusso di traffico proveniente dal ponte Sarti verso Corso Nizza ad incanalarsi nel percorso più diretto e veloce della Est-Ovest. La dissuasione può essere ottenuta

realizzando in corso Gramsci attraversamenti e piazzole rialzate, e limite di velocità a 30 Km/h:

- Viale degli Angeli, con attraversamenti pedonali rialzati con limite di velocità a 30 Km/h;

- Lungo Stura, solamente con dissuasori della velocità luminosi, per mantenere lo scorrimento veloce, con limite di velocità posta a 50 Km/h.

Altra proposta riguarda la costruzione di nuove piste ciclabili a partire dall'asse centrale di Corso Nizza alta (le piste ciclabili sui marciapiedi vicino ai portici, sono poco fruibili; sarebbe meglio sul sedime stradale) fino a San Rocco Castagnaretta, per collegare quella esistente in direzione Borgo San Dalmazzo e dagli assi ciliari lato Gesso e Stura, fino a convergere su Piazza Torino.

Il Forum, sempre sulle piste ciclabili, rileva la mancanza di collegamenti interni. Ad esempio dal quartiere San Paolo si potrebbe proseguire la pista ciclabile esistente, lato Piazza D'Armi, lungo via Dante Livio Bianco e via Carlo Boggio fino a Corso Brunet. Buone le soluzioni nei punti nevralgici delle rotatorie dove sarà realizzata la separazione fisica dal traffico veicolare.

Ottima idea la costruzione di una Velo Stazione che dovrebbe essere realizzata, secondo il Forum, nel Movicentro, promuovendo l'utilizzo treno più bicicletta con particolari e appetibili sconti. Il tutto potrebbe sorgere in coesistenza con un Velo-Caffè ed il centro e-commerce (punto unico di ritiro acquisti on-line) riportato nel documento.

Per le zone di sosta in superficie, sono ancora troppo pochi i parcheggi a pagamento che dovrebbero aumentare soprattutto nella parte alta della città, con posti gratuiti, o a pagamento ridotto, riservati ai soli residenti.

Con il sorgere di zone di sosta per camper presso il campo d'atletica, la piscina e il cimitero, occorrerebbe impedire a questi mezzi di sostare nei parcheggi di testata e di città mediante l'utilizzo di archi ribassati. Oppure regolamentare la sosta nei posti

gratuiti con disco orario a 12/16 ore massimo.

Riguardo alle zone di sosta interrate in piazza Europa e in piazza Martiri della libertà, il Forum Mobilità si dichiara contrario alla loro realizzazione, se non con interventi di iniziativa privata per realizzare box con sosta riservata ai residenti, perché continuare ad attirare auto in centro città significa aumentare l'inquinamento già a livelli di guardia. Se proprio devono essere costruite aree di sosta multiple, a servizio della parte alta della città, si consiglia di intervenire in Piazza d'Armi nell'area posta tra la Est-Ovest e Via Bodina con parcheggio interrato, ed impiegare a uso pubblico parte del parcheggio Ipercoop lato Est-Ovest quasi mai occupato dai clienti del supermercato. Si propone, inoltre, per il centro storico, di realizzare sul piazzale Italgas un parcheggio a due piani fuori terra, realizzato a gradoni sfalsati e inserito nel paesaggio, con sovrastante area verde.

Concludendo, il Forum prende atto che la nostra città arriva in ritardo ad incentivare la mobilità sostenibile e ancora troppo poche sono le iniziative volte a migliorare la cultura in questo campo. In altre città del nord, molto più grandi della nostra, vedi Copenaghen dove circolano 265.700 biciclette, oltre 13.000 in più rispetto alle automobili, l'inquinamento non raggiunge i livelli di capoluoghi come la nostra città. Crediamo che il documento di cui stiamo trattando debba essere in relazione con il trasporto pubblico locale; pertanto il Comune dovrebbe poter avere voce in capitolo anche con l'Agenzia Mobilità Piemonte prima di redigere il documento in questione. A tal proposito l'esperimento dei bus navetta gratuiti (free-bus) lungo l'asse principale cittadino potrebbe essere nuovamente preso in esame e utilizzato anche a servizio dei parcheggi periferici. Abbiamo le potenzialità per avviare la città verso il turismo sostenibile; occorre però mettere in pratica scelte coraggiose.

Il Forum Mobilità continuerà a stimolare l'Amministrazione comunale, come già fatto negli ultimi tre anni. Qualche risultato incomincia a vedersi.

LA SETTIMANA NERA DEI LUPI PIEMONTESI

In una settimana, in Piemonte, sono stati rivenuti tre lupi morti. Gli animali sono stati recuperati in tre vallate delle province di Cuneo e Torino e sottoposti a necropsia. L'esame, eseguito mercoledì 14 dicembre, a cura dell'Università di Torino in collaborazione con il Dipartimento di Veterinaria, l'Istituto Zooprofilattico, il Centro Grandi Carnivori, i Parchi Alpi Cozie e la Città Metropolitana di Torino, ha permesso di stabilire che tutti i lupi sono deceduti a causa dell'impatto con un veicolo.

La femmina di circa due anni, recuperata, martedì 6 dicembre, lungo la linea ferroviaria in prossimità di Exilles dai guardiaparco del Parco naturale del Gran Bosco di Salbertrand con la collaborazione del Corpo Forestale dello Stato, è stata investita dal treno. Si trovava all'interno del territorio occupato dai lupi del branco del Gran Bosco, presente stabilmente dal 1996: potrebbe essere una componente del branco, ennesima vittima del traffico su una delle molte e trafficate vie di comunicazione che spezzettano il territorio dei branchi della Val di Susa. In questo tratto della Valle si registra infatti il più alto numero di investimenti a livello regionale; l'impatto sulla popolazione di lupo è molto alto, e l'ipotizzato nuovo cantiere del TAV costituirebbe un ulteriore grave impatto sulla specie.

Si sono rivelati giovani lupi nati nel 2016 gli esemplari recuperati quasi contemporaneamente in Valle dell'Orco (TO) dal Parco Nazionale del Gran Paradiso e dalla Città Metropolitana di Torino, e, a distanza di circa 100 km, in Valle Po (CN), a Gambasca, dal Comprensorio Alpino di Caccia CN1. Entrambe le vallate sono occupate da un branco territoriale di lupi e questi giovani ne erano probabilmente membri.

Il caso di questi lupi investiti in tre aree molto distanti tra loro in Piemonte mette in luce la grande vulnerabilità della specie, che attualmente occupa in modo stabile buona parte del territorio alpino delle province di Cuneo e Torino. Mediamente, infatti, solo un cucciolo su quattro riesce a diventare adulto: gli altri muoiono per varie cause, due delle più importanti sono l'impatto con un veicolo e il bracconaggio.

La popolazione di lupo in Piemonte è cresciuta in questi anni, e l'aumentare del ritrovamento di lupi morti rispecchia questa tendenza. La stima minima della popolazione alpina di lupo in Piemonte relativa all'anno 2014-2015 ha individuato 19 branchi e 6 coppie, di cui 12 branchi e 4 coppie in provincia di Cuneo e 7 branchi e 2 coppie in Provincia di Torino. Questi dati, insieme a quelli relativi al recupero di lupi morti, sono consultabili e scaricabili dal sito www.lifewolfalps.eu. E' invece in corso la stima più accurata della presenza del lupo in Piemonte per l'anno 2016 grazie alla collaborazione di oramai tutte le Istituzioni territoriali piemontesi.

In tutti e tre i casi, solo le analisi genetiche potranno dirci qualcosa di più sui branchi di appartenenza degli animali, permettendo di migliorare le conoscenze sulle dinamiche della popolazione di lupo. Ogni individuo ritrovato è infatti una fonte preziosa di informazioni per la collettività: per questo tutte le istituzioni collaborano attivamente per i recuperi e le analisi delle carcasse, in base a un efficace protocollo condiviso, oggetto di una delibera regionale.

Ogni tanto, però, questo meccanismo si inceppa. Ancora nella stessa settimana (a quanto pare una settimana davvero sfortunata per i lupi piemontesi) è stata avvistata una carcassa di lupo a bordo strada nella zona di Montezemolo (CN). Avvistata, non recuperata. Ignoti hanno pensato di rimuoverla senza dare informazione alle istituzioni competenti, salvo poi pubblicarne la foto su Facebook. Oltre che costituire un grave reato, questo gesto denota ignoranza delle normative comuni, particolarmente importanti per le specie protette. In merito alla vicenda sono in corso degli accertamenti.

Ufficio stampa LIFE WOLFALPS

NOTIZIE IN BREVE

RINNOVO ISCRIZIONE PER IL 2017

Sono aperte le iscrizioni per l'anno 2017. Le quote sono rimaste invariate:

Soci ordinari: € 25,00

Soci famiglia: € 30,00

Soci sostenitori: € 50,00

Soci patroni: € 100,00

Chi vuole ricevere il Notiziario a casa per posta deve versare 3,00 € in più.

Per l'iscrizione si prega di **portare la scheda allegata al Notiziario di settembre**, 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!**

CONFERENZE

L'8 febbraio si parlerà di **“Donne in guerra: l'esperienza di una fotoreporter”** con **Andreja Restek**, giornalista fotoreporter di origine croata che vive a Torino. E' fondatrice e direttrice di APR news, quotidiano on line che segue e monitora il fenomeno del terrorismo e i gruppi terroristici nel mondo. Negli ultimi anni ha seguito le vicende belliche in Siria, Ucraina, Crimea, Russia, nei Balcani e in Africa. Per il suo lavoro di fotoreporter ha ricevuto molti premi nazionali ed internazionali.

Il **15 febbraio Rosella Pellerino**, direttrice di Espaci-Occitan presenterà: **“Orsi, lupi e animali selvatici: le feste d'inverno in Piemonte”**. Mascherarsi da animale è una tradizione che risale agli albori della civiltà alpina. Era un rito propiziatorio, simbolo del passaggio dall'inverno alla primavera, con la speranza di avere un buon raccolto.

Il **1° marzo** vedremo le belle fotografie di **Lucia Pettigiani e Carlo Vianino**, una **“cavalcata tra i maggiori passi alpini”**. E' la **“Route des Grandes Alpes”**.

Il **15 marzo** si passerà in Asia con **“Vietnam e Cambogia”** di **Sandro Trucco**, che quest'anno ha lasciato le tradizionali conferenze sull'Egitto per presentarci il Sud-est asiatico.

AGONIA DELLA CUNEO NIZZA

Si è svolto a Breil un incontro sui lavori della linea ferroviaria Cuneo-Nizza. Erano presenti: la Regione Provenza, Alpi, Costa Azzurra, la Società nazionale delle ferrovie francesi, numerosi sindaci e associazioni, tra cui il Comitato Ferrovie locali, al quale Pro Natura Cuneo aderisce.

La riunione, a cui erano stati invitati anche tutti i sindaci della Val Roja toccati dal passaggio della linea, doveva servire, tra le altre cose, a ufficializzare gli impegni assunti dalla Regione Paca, alla presenza appunto degli Enti locali, al fine di rendere pubblica la presa di posizione.

All'invito hanno risposto tanti primi cittadini, una rappresentanza del Comune di Ventimiglia, presente con l'assessore al bilancio, il Comune di Cuneo con il consigliere Gigi Garelli e numerose associazioni.

Dall'incontro non è emersa nessuna sostanziale novità, come ha scritto Ugo Sturlese, referente del Comitato cuneese delle ferrovie locali, presente a Breil: “è stato confermato quello che già era noto. Sono stati presi impegni corrispondenti ai 29 milioni di euro per la parte italiana e ai 15 milioni per quella francese, in quanto sono stati dimezzati i contributi della Regione Paca. Sono stati anche confermati i lavori di miglioramento della linea, a partire dalla galleria del Colle di Tenda, e su tutto il percorso.

Per questo motivo sono stati annunciati periodi di chiusura della linea, in cui saranno previsti autobus sostitutivi, ma le date non sono state precisate.

L'aspetto più inquietante – aggiunge Sturlese - è che le Ferrovie francesi hanno definito la Cuneo-Nizza una ‘piccola ferrovia di montagna’. Parole alle quali abbiamo replicato ricordando che stiamo parlando di un'importante linea internazionale.

Ora si tratta di rendere ufficiali gli impegni della Regione Pava, e si andrà avanti cercando di fare pressione, attraverso un'associazione di Comuni, vigilando sull'attuazione del programma e, possibilmente, migliorandolo.

Non si è parlato, invece, dell'importante aspetto del numero di corse, ma perlomeno sono stati confermati gli impegni. Ora siamo nelle mani della conferenza intergovernativa.

Non ci sono novità sostanziali. – ha concluso Sturlese – Ovviamente guardiamo con preoccupazione alla differenza di vedute sulla linea: tra 'piccola ferrovia di montagna' e 'importante linea internazionale' ”

SFREGI SULLA COLLINA DI BUSCA

In seguito a segnalazioni di residenti nel Comune di Busca abbiamo effettuato un sopralluogo sulla collina, riscontrando la presenza di edifici di nuova realizzazione particolarmente impattanti sotto l'aspetto estetico-paesaggistico. Qualcuno può essere facilmente mascherato con una tinteggiatura esterna più in sintonia con l'ambiente. Un altro è di indubbio impatto, soprattutto per l'enorme scogliera realizzata alla sua base.

Abbiamo scritto al sindaco, chiedendogli come sia stato possibile autorizzare la costruzione di tale edificio sulla collina soggetta a vincolo paesaggistico e se è stata richiesta alla proprietà la copertura dei massi di pietra con vegetazione sempre verde o con altri sistemi di mimetizzazione.

ELISKI A LIMONE

Il 23 dicembre uno scialpinista francese è deceduto dopo esser stato investito a Limone Piemonte da una valanga, caduta dal versante Nord- Est del Monte Chiamossero. Lo scialpinista stava effettuando, insieme ad altre persone e due guide alpine, attività di eliski, attività a forte impatto ambientale, che inoltre, troppo sovente, si rivela fortemente pericolosa per le persone, non solo quelle intente a praticarla. Per questo Pro Natura da anni sta premendo con la Regione perché non autorizzi questa pratica.

Le autorità preposte stanno lavorando per accertare le responsabilità delle guide alpine che, con pericolo valanghe di livello 3 su tutti i settori, hanno accompagnato i loro clienti in una zona evidentemente pericolosa.

Oltre a questo, la normativa regionale vieta il “decollo, atterraggio, sbarco di persone e sorvolo a quote inferiori a 500 m dal suolo con velivoli a motore per finalità turistico-sportive...” nelle aree interessate da SIC.

Come Pro Natura, con le altre associazioni ambientaliste, abbiamo denunciato al Parco delle Alpi Marittime ed alla Regione il non rispetto della normativa, avendo l'elicottero depositato gli sciatori sulla vetta del monte Chiamossero, che confina con il SIC, avvicinandosi, quindi, a ben meno di 500 metri dal perimetro del sito Natura 2000.

Il Parco Alpi Marittime sta indagando.

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

Segreteria: piazza Virginio 13, 12100 CUNEO