



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 22° - n° 2 marzo 2019

RELAZIONE DEL PRESIDENTE anno 2018

Il 2018 è stato l'anno dei **"Murales"** astronomici a Gaiola. Finalmente, dopo anni di impegno a trovare i fondi, l'8 luglio i murales sono stati inaugurati. L'idea era maturata nel 2015 per i cinquant'anni della nostra associazione con lo scopo di valorizzare un piccolo Comune di montagna e richiamare l'attenzione su un problema ormai generalizzato: l'inquinamento luminoso, che non solo ci priva della visione di quest'altra parte del paesaggio che è il cielo stellato, ma crea gravi danni alla salute dell'uomo e degli animali, e ingenti costi economici.

Sulle facciate delle case del centro storico di Gaiola sono state raffigurate le costellazioni del nostro cielo, realizzate dalle classi del Liceo Artistico di Cuneo, guidate dai professori Giuseppe Formisano e Giorgio Giordano.

L'iniziativa di Gaiola rappresenta il primo tassello di un ambizioso progetto, presentato da Pro Natura alla Regione Piemonte, di creare sull'arco alpino un "parco astronomico" per invogliare l'osservazione del cielo e migliorare l'illuminazione pubblica e privata.

Altra importante realizzazione: la **mostra "In trincea sbocciavano i fiori: bossoli incisi dai soldati durante la Prima Guerra Mondiale"** per i cento anni dalla fine della Grande Guerra, esposta a palazzo Samone di Cuneo nel mese di settembre e visitata da quasi 4000 persone. Lo scopo della mostra era ricordare il sacrificio di tanti giovani in una guerra assurda, ma anche la loro grande sensibilità e il forte legame con il mondo della natura, perché sui bossoli sono raffigurati soprattutto fiori e animali.

Per quanto riguarda le **attività istituzionali** è continuato il nostro impegno sulle più importanti questioni che interessano la nostra Provincia, dalla **viabilità** con lo stallo nel completamento dell'autostrada Asti-Cuneo, alla sospensione dei lavori alla galleria di Tenda, al ponte della circonvallazione di Fossano crollato e non ancora ricostruito, ai tanti piccoli e grossi interventi che sarebbero necessari per migliorare la viabilità e ridurre conseguentemente l'inquinamento causato dai mezzi di trasporto.

Facciamo parte del comitato che cerca di impedire la realizzazione di un parcheggio sotterraneo in piazza Europa, perché riteniamo che le auto debbano entrare il meno possibile in città.

Sulle **ferrovie**, abbiamo continuato a lavorare sul potenziamento della Cuneo-Nizza e sul raddoppio del binario tra Fossano e Cuneo.

Altre questioni affrontate: la **“pubblicizzazione” del sistema idrico** ad uso civile; **l'idroelettrico selvaggio** in tutti i nostri corsi d'acqua; la **manutenzione dei fiumi** per evitare i disastri alluvionali; la **tutela dei boschi** di montagna; il **ripristino delle siepi** e dei **filari di alberi** in pianura; la salvaguardia del **suolo fertile**; ecc.

Lascio per ultimo la tutela del **verde pubblico**, perché nell'autunno scorso a Madonna dell'Olmo di Cuneo si è scoperta la presenza in molte piante in giardini pubblici e privati del tarlo asiatico, che ha comportato l'abbattimento di quasi cinquecento esemplari. Abbiamo cercato con i tecnici comunali e regionali di trovare soluzioni che evitassero l'ecatombe. Purtroppo non è stato possibile. Il tarlo asiatico ha dato un'ulteriore botta al verde cittadino che già 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 del verde”** di Pro Natura che dal 2016 provvede a pulire le aiuole di via Bodina. Da due anni a loro si sono aggiunti degli extracomunitari ospitati ad Entracque,

ma ci vorrebbe qualche volontario in più.

Successo ha avuto l'iniziativa con il Comune di Borgo San Dalmazzo e la scuola media per **ridurre il consumo di energia elettrica**, al momento in un edificio scolastico. Visti i buoni risultati (in meno di un anno si sono risparmiati oltre 1000 euro), abbiamo rinnovato il nostro impegno anche per il 2019.

Nel 2018 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 2018 (in tutto 13) si sono affrontati temi rilevanti, come l'uso dei gas tossici durante la Prima Guerra Mondiale e i danni ambientali causati dal conflitto. Per quanto riguarda i paesi extraeuropei si è parlato di Groenlandia con i fratelli Panzera e Roby Peano; di Siberia con il fotoreporter Walter Leonardi; di Israele e Giordania con Sandro Trucco; di Iran con Domenico Sanino; di Polinesia e Seychelles con Orlando Costagli e Patrizia Rossi; di Orissa con Mario Tible; di Senegal con Luca Giraudo. Si sono poi affrontati i temi della cooperazione internazionale con gli interventi nell'Africa subsahariana (Marco Sasia) e in Africa equatoriale (Toni Lama). Infine abbiamo voluto ricordare i 50 anni dal salvataggio dei templi di Abu Simbel.

Grande successo, come sempre, hanno avuto i **viaggi**, sia quelli di un giorno, sia quelli più lontani.

Anche nel 2018 si è registrato un aumento dei **soci**. Al 31 dicembre gli iscritti ordinari erano 330. Se si aggiungono gli aggregati dei soci famiglia, superiamo le 500 unità. Il numero di soci, oltre ad essere segno che il nostro impegno è condiviso, diventa una fondamentale “arma”

durante le trattative con gli enti pubblici per la tutela del nostro territorio.

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

Il Presidente

UN’IPOTECA SUL NOSTRO FUTURO

“Fosse per me, farei tutte le opere cantierabili già domani. Vogliamo un paese pieno di giubbotti arancioni, quelli dei lavoratori dei cantieri”. Sono parole di Massimo Garavaglia, vice ministro leghista all’economia, riportate qualche giorno fa da un quotidiano nazionale nell’ennesimo articolo sulla questione TAV della val Susa. L’ammissione del sottosegretario è una vera e propria dichiarazione programmatica che, con un misto di crudeltà e di candore, riassume meglio di tanti discorsi complicati i veri termini della questione.

In Italia, da tempi immemorabili, esiste il partito del “fare per fare”, a cui hanno gioiosamente aderito, nel corso dei decenni, democristiani, liberali, socialisti, “comunisti”, berlusconiani, leghisti e tanti altri.

Non importa che si tratti di strade, autostrade, ferrovie, ponti sullo Stretto, lottizzazioni residenziali, aree industriali, infrastrutture, progetti turistici o del fantomatico “corridoio 5”. Non importa che l’opera sia necessaria, o almeno utile e sensata. Non importa neppure che “renda”, che produca vantaggi, che con gli

anni si ripaghi e almeno giustifichi le spese, i disagi e i danni ambientali e sociali.

L’importante è farla, dividendo fra i vari soggetti interessati le enormi quantità di denaro previste per progettazione e realizzazione. Cifre destinate, come sempre, ad aumentare in modo incontrollato passando dalla prima alla seconda fase, come insegna proprio la parte di alta velocità realizzata finora in altre zone d’Italia, in cui i costi sono triplicati rispetto alle previsioni.

Una politica che va avanti da decenni e che ha ricoperto la nostra (un tempo) bella Italia di autostrade assurde, capannoni vuoti, periferie degradate e innumerevoli infrastrutture brutte, inutili e costose, rovinando in modo irreparabile l’ambiente e le nostre reciproche relazioni. Una logica dissennata che ha dirottato immense risorse su grandi opere di dubbia utilità impedendo la manutenzione ordinaria e straordinaria delle piccole e medie infrastrutture di vitale importanza per la nostra vita quotidiana e ha contribuito a creare lo spaventoso

debito pubblico che abbiamo accumulato negli anni.

Ha imbruttito non solo l'ambiente, ma anche le nostre vite e i nostri reciproci rapporti, perché, come ricorda Fredo Valla, "con la speculazione edilizia si è modificato non solo il paesaggio urbano, ma anche quello umano". Le nostre vite sono permeabili al bello e al buono che interiorizziamo attraverso i cinque sensi, ma anche al brutto e allo squallido, e non è facile vivere bene con se stessi e con gli altri in un posto diventato meno armonico e accogliente.

Anche per questo occorre prendere le distanze da questo partito trasversale del "fare per fare" e andare fino in fondo per cercare di capire davvero "costi e benefici", non solo economici, ma anche ambientali e sociali, di qualsiasi opera pubblica proposta.

Cosa che, nel caso della Torino-Lione non è così semplice: a distanza di oltre vent'anni dai suoi primi capitoli, la storia si è talmente ingarbugliata da diventare quasi un simbolo di questa nostra epoca, emblema e raffigurazione di una società confusa, di valori contraffatti o ribaltati e della infinita capacità di manipolazione di chi muove i fili dell'economia e della politica.

La TAV (che poi vorrebbe pure l'articolo maschile, visto che si parla, appunto, di treni, ma la concordanza errata mette l'accento sulla velocità, relegando in secondo piano il fatto che si tratti di una ferrovia) nasce infatti con un doppio peccato originale: la mancanza iniziale di una vera analisi costi-benefici basata su dati realistici e su onestà intellettuale

e l'imposizione dell'opera senza vero dialogo alla popolazione di un territorio già massacrato dalle infrastrutture: una ferrovia, due statali, un'autostrada e un traforo a mangiarsi la poca terra del fondovalle e a regalare traffico, inquinamento e mafia. Una "violenza" che si è aggiunta a quelle del passato, la classica goccia che farebbe traboccare ogni vaso, ed è arrivata fino alla militarizzazione di vaste zone della valle. Operazione costosa e fallimentare sia dal punto di vista economico che sociale.

Fin dall'inizio non si è mai discusso veramente SE fare la TAV, ma solo COME farla.

Nelle valutazioni preliminari necessarie per avviare l'iter dell'opera qualcuno deve aver giocato con i numeri, tanto che perfino il Commissario di Governo nel novembre 2017 ha dovuto ammettere che i dati di traffico su cui si erano basati i calcoli di costi e benefici erano palesemente sovrastimati (la quantità di merci trasportate è calata regolarmente dal 1997 al 2017, mentre le previsioni si basavano su una strabiliante e inverosimile impennata).

Un'infrastruttura decisa a priori e da fare a ogni costo, contrabbandata come la soluzione di ogni male della nostra disastrosa economia da parte di quel partito trasversale del fare per fare ben riassunto dalle parole del sottosegretario leghista.

La pressione mediatica sul tema è aumentata in modo enorme negli ultimi tempi, forse per paura che per i diversi assetti del nostro complesso

sistema politico, l'affare potesse sfumare. Da mesi, l'argomento TAV occupa stabilmente le prime pagine di alcuni quotidiani nazionali: la linea Torino-Lione sembra diventata la questione fondamentale per il futuro dell'Italia e del mondo. In tempi in cui i nostri governanti sembrano fare di tutto per isolarci dall'Europa, renderci antipatici ai cugini francesi, attaccarne i legittimi rappresentanti (la ricerca di un nemico esterno è la classica strategia per distogliere l'attenzione dai propri fallimenti e il primo gradino di ogni incipiente dittatura) pare davvero curiosa tutta questa fretta di unire l'Italia con Parigi...

Raddoppiare e velocizzare una linea ferroviaria esistente e sottoutilizzata è presentata come una questione di vita o di morte per l'intera economia nazionale, come la magica soluzione della crisi, della disoccupazione, della recessione, dell'inquinamento, del riscaldamento climatico.

La confusione (creata ad arte e funzionale al "partito del sì") nasce anche dal tentativo, ai confini fra il patetico e l'assurdo, di far passare l'opera come utile per l'ambiente e necessaria per ridurre l'inquinamento. Vedere il ministro Salvini che gioca a fare l'ecologista e si mostra preoccupato per l'aumento dell'anidride carbonica e il riscaldamento climatico, affermando che la TAV si farà "perché toglie un milione di tir dalle nostre strade", fa quasi il paio con l'immagine dello stesso ministro che brandisce il Vangelo in un'altra delle sue tristi carnevalate. Rosari, caschetti da

cantiere, giubbotti da poliziotto: tutto è buono per questo grande circo mediatico, in cui qualsiasi pagliacciata sembra andar bene pur di evitare un civile confronto basato su numeri affidabili, previsioni corrette, analisi oneste.

Potenziare il traffico ferroviario, merci e passeggeri, è questione di straordinaria importanza per chiunque abbia a cuore l'ambiente. Ridurre gli spostamenti di merci su gomma e aumentare quelli su rotaia è un obiettivo fondamentale e condivisibile.

Due paesi, in Europa, sono riusciti a fare significativi progressi in questo settore, la Svizzera e l'Austria. Entrambi sono stati piccoli e compatti e hanno ottenuto questo risultato utilizzando la leva fiscale, cioè tassando fortemente i tir in transito e rendendo così "conveniente" la ferrovia. L'Italia, almeno stando ai dati del suo bilancio (che valgono più di mille parole a vanvera) ha fatto finora una politica esattamente contraria. Non è quindi realizzando a caro prezzo l'ennesima "grande opera" che cambierà qualcosa. Occorre ripensare a rivedere tutta la politica di incentivi, agevolazioni e tassazioni nel settore dei trasporti e, forse, andando ancora più a monte, occorrerebbe ripensare e rifondare questa società, riducendo gli scambi a largo raggio, privilegiando la dimensione locale, puntando sulla qualità di vita e di relazione, piuttosto che sulla quantità di merci da consumare in un folle festino di eterni scontenti e capricciosi insoddisfatti.

Senza contare che il trasporto delle merci su ferrovia è questione più di logistica che di infrastrutture e che le linee di alta velocità, anche se definite per convenienza di “alta capacità”, nei fatti servono poco o nulla per scopi commerciali. In genere, le merci hanno meno fretta delle persone e i tempi di percorrenza contano comunque molto poco in confronto ai lunghissimi “tempi morti”. Insomma, la TAV, come qualsiasi altra infrastruttura, non è la soluzione al problema, anzi, è l’ennesima opera

proposta e imposta dal partito del “fare per fare” destinata a deturpare il paesaggio, rovinare i rapporti sociali, appesantire il debito pubblico, togliere risorse alle necessità vitali della popolazione e dirottarle nelle casse di società industriali e finanziarie.

Non la magica soluzione per i reali problema della recessione economica, della disoccupazione, del traffico e dell’inquinamento, ma l’ennesima ipotesi per il nostro futuro.

Lele Viola

L’ITALIA CAMBIA VOLTO

Aumenta il verde in Italia, in particolare per quanto riguarda gli alberi che in soli 5 anni (2012-2017) crescono con una percentuale del 4,7% arrivando ad estendersi lungo circa 14 milioni di ettari. Il fenomeno si concentra nelle zone marginali del Paese e trascura invece le città dove a salire è il cemento.

È questa l’immagine odierna del territorio italiano fornita dall’ISPRA (l’Istituto superiore per la protezione e ricerca ambientale) nel primo rapporto “*Territorio. Processi e trasformazioni in Italia*”, un lavoro che, analizzando le principali trasformazioni del suolo italiano, mira a rappresentare un riferimento nazionale per la conduzione di analisi sullo stato del territorio e del paesaggio e per lo studio di processi naturali e antropogenici.

A livello regionale sono Liguria (80,7%), Calabria (67%) e Toscana (60,8%) le regioni con la maggiore percentuale di alberi. Nello stesso periodo l’Italia ha però ridotto del 4% le aree con vegetazione erbacea agricola o adibite a pascolo, trasformandole in centri urbanizzati o aree boschive. La perdita dell’area agricola, che un tempo divideva nettamente le città dai boschi, si è accompagnata spesso alla scomparsa dell’eterogeneità del paesaggio, all’ingresso delle specie aliene e alla riduzione della biodiversità di molte aree interne e ancor di più della sicurezza alimentare.

Accanto ad aree ormai sovrasfruttate (dove si concentrano le principali aree urbane, le infrastrutture e l’agricoltura intensiva), se ne trovano altre totalmente trascurate, soggette a fenomeni di spopolamento e di abbandono delle colture e del territorio.

L’analisi delle principali dinamiche di cambiamento di copertura e di uso del suolo mostra come il processo più significativo in atto, in Europa e nel nostro

Paese, sia la progressiva diminuzione della superficie destinata all'uso agricolo, spesso in maniera indipendente dalla fertilità e dalla produttività dei terreni.

La riduzione dei terreni coltivati dovuta all'espansione urbana avviene prevalentemente nelle zone pianeggianti, mentre la ricolonizzazione forestale si verifica soprattutto nelle aree interne, nelle zone collinari e lungo l'arco alpino e appenninico alle quote più elevate.

Parallelamente all'abbandono delle zone marginali, anche le pratiche di intensificazione agricola (meccanizzazione e utilizzo di tecniche di coltivazione, di irrigazione, di fertilizzazione e di difesa fitosanitaria) concentrate nelle aree di pianura determinano profondi mutamenti nel loro assetto. Inoltre, contribuendo al degrado della qualità del suolo stesso rendono il territorio ancora più vulnerabile ai cambiamenti climatici in atto. La dinamica delle trasformazioni degli ultimi decenni resta comunque dominata dalla crescita delle aree artificiali per far fronte a nuove infrastrutture di trasporto, a nuove costruzioni o ad altre coperture non naturali, che, con una crescita di oltre il 180% rispetto agli anni '50, rappresenta l'evoluzione di maggiore entità.

Lo stato di abbandono delle aree agricole favorisce nel corso degli anni la ricolonizzazione da parte del bosco che oggi interessa il 40% del territorio, in particolare nelle zone montane, dove gli alberi arrivano a coprire complessivamente il 65% del territorio. Rispetto al passato, quando la ricolonizzazione interessava in modo particolare i pascoli, oggi si osserva l'espansione del bosco a carico degli arbusteti, che di fatto rappresentano una tappa intermedia verso gli ecosistemi forestali. Tale espansione non comporta sempre un aumento in termini di biodiversità, soprattutto quando si assiste all'ingresso di specie aliene invasive come *Robinia pseudoacacia* e *Ailanthus altissima*, o alla riduzione di spazi aperti, radure, e altri habitat che svolgono un ruolo fondamentale per la conservazione di talune specie.

Liguria (80,7%), Calabria (67%) e Toscana (60,8%), sono le Regioni con il più alto coefficiente di copertura arborea, considerando anche frutteti, uliveti, arboricoltura da legno e alberi in ambiente urbano.

All'opposto si trovano Veneto e Lombardia (29,5% e 32,9%). La crescita degli ultimi anni è avvenuta principalmente a scapito di aree con vegetazione erbacea (agricola, naturale o seminaturale) in montagna (+2%), ma ancor di più in collina (+2,5%), dove i processi di abbandono sono ancora in corso.

Tra le città è Reggio Calabria, con il 54,5%, a detenere la maggiore percentuale di territorio ricoperto da alberi, seguita da Genova (54%) e Messina (49,9%). La capitale si attesta al 21,7%, mentre Milano e Palermo rispettivamente al 10,7% e al 33,4%.

NOTIZIE IN BREVE

RINNOVO ISCRIZIONE PER IL 2019

Sono aperte le iscrizioni per l'anno 2019. 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 per posta deve versare 3,00 € in più.

Il versamento può essere effettuato:

-sul c/c postale n. 13859129 intestato a Pro Natura Cuneo – Piazza Virginio 13, Cuneo;

-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.

CONFERENZE

Il **6 marzo** vedremo i virtuosismi fotografici di **Lucia Pettigiani** e **Carlo Vianino**, che si sono cimentati nel fotografare piante e animali in controluce.

Il **20 marzo**, **Domenico Sanino** presenterà: **“Ai confini del mondo: Patagonia e Terra del Fuoco”** tra montagne spettacolari, ghiacciai e una natura incontaminata.

Infine, il **3 aprile** si parlerà del parco fluviale Gesso-Stura e delle erbe mangerecce che si possono trovare: **“Andar per erbe nel parco fluviale”** con **Maggio Campra, Piero Dadone, Franco Ariano**.

CONFERENZA IN BIBLIOTECA

Il **6 marzo, alle ore 17**, nel **salone della Biblioteca Civica** di Cuneo, in via Cacciatori delle Alpi, verrà presentato il **libro di Maria Alessandra Marcellan “Cara Adele, caro Sigismondo”** sul carteggio epistolare tra Adele Savio e Sigismondo Castromediano durante il Risorgimento.

I baroni **Savio di Bernstiel** possedevano una villa a Madonna dell'Olmo di Cuneo e l'ultimo discendente, Emanuele, lasciò al museo civico di Cuneo la sua ricca collezione di animali impagliati perché diventasse la base per la realizzazione di un Museo di Storia Naturale. Su questo progetto abbiamo lavorato per anni, insieme con il compianto Livio Mano, recuperando anche altre collezioni, ma finora il museo non è decollato. Approfittiamo della pubblicazione di questo libro per riaffrontare il tema del Museo di Storia Naturale che, crediamo, rappresenterebbe un ottimo legame con il Parco Fluviale Gesso-Stura.

La collezione Bernstiel è custodita nei depositi del Museo Civico. Eccezionalmente, **venerdì 15 marzo**, sarà possibile per i soci Pro Natura accedere ai depositi. Si prega di prenotare la partecipazione.

CATALOGO SUI MURALES DI GAIOLA

Abbiamo pubblicato un catalogo che presenta i murales astronomici voluti da Pro Natura e sistemati sulle facciate delle case di Gaiola. Sono presenti tutte le costellazioni raffigurate con la loro descrizione ed altre informazioni sulle stelle e l'Universo.

Il catalogo è a disposizione dei soci. Si chiede un contributo simbolico di 1 €.

L'ARIA DI CUNEO

L'ARPA Piemonte (l'Agenzia regionale per la protezione ambientale) ha diffuso i dati relativi alla presenza di polveri sottili (il PM 10) nell'aria della Provincia di Cuneo nel 2018. Il dato registrato è il migliore degli ultimi 15 anni e non si sono verificati sforamenti ai limiti stabiliti dalla legge. Risultato estremamente positivo, coadiuvato, secondo l'Arpa, dalle condizioni meteo favorevoli (forte piovosità primaverile), ma certamente anche dalla maggior attenzione in termini ambientali.

AUTOSTRADA ASTI-CUNEO

Come tutti sanno, l'autostrada Asti-Cuneo non esiste, perché mancano 8 km tra Cherasco ed Alba. In passato abbiamo in tutti i modi contestato la scelta di non realizzare una superstrada gratuita, come progettata dall'ing. Vassallo della Provincia, e, poi, il tracciato scelto per l'autostrada (la così detta Z rovesciata). A questo punto però i lavori vanno conclusi e il tratto mancante costruito. Abbiamo proposto, anche al ministro Toninelli, di sbloccare la situazione di stallo per i costi eccessivi, realizzando una superstrada gratuita nel tratto mancante. Tale struttura si collegherebbe con la superstrada di Alba, già esistente, creerebbe un minor impatto ambientale e potrebbe essere utilizzata dagli utenti del nuovo ospedale di Verduno. Nessuna risposta.

FERROVIA CUNEO-NIZZA

Anche i sindaci delle valli Vermentagna e Roya non ne possono più della situazione di stallo della linea ferroviaria e lo hanno dichiarato pubblicamente nell'incontro a Limone il 19 gennaio scorso. Al di là della scarsa volontà italiana di potenziare questa linea ferroviaria, c'è la totale indifferenza francese che non crede in questo percorso ferroviario e boicotta in tutti i modi il suo mantenimento. Nonostante i soldi spesi dall'Italia (29 milioni di euro) per mettere in sicurezza la linea in territorio francese, la Francia continua a mantenere il limite di velocità a 40 Km orari, impedendo in questo modo il reale funzionamento della tratta.

ALTRE "BRUTTE NOTIZIE" SULLA FERROVIA CUNEO-NIZZA

Ancora brutte notizie da parte delle Ferrovie francesi sulla linea Cuneo-Ventimiglia dove è stato imposto un rallentamento a 10 km/h nel tratto della

galleria Paganini tra Fontan e San Dalmas a partire dal 1° febbraio e fino alla conclusione dei lavori di consolidamento, che sono previsti dal 18 di marzo. Secondo SNCF tale limitazione si è resa necessaria in seguito al rilievo di problemi strutturali nella galleria.

L'Agenzia della Mobilità Piemontese ha manifestato preoccupazioni per i pesanti effetti che il rallentamento potrà avere sul programma di esercizio della linea, tali da rendere necessario ipotizzare per i treni in arrivo a Ventimiglia, un ritardo negli orari di arrivo, e per i treni da Ventimiglia, per garantire le coincidenze a Fossano/Cuneo, l'anticipazione dell'orario di partenza.

“Se non vi sarà la disponibilità di SNCF di ritardare l'entrata in vigore del provvedimento per consentire di individuare possibili correttivi e di anticipare i lavori di sistemazione – ha dichiarato l'assessore ai Trasporti della Regione Piemonte Francesco Balocco – l'unica soluzione praticabile sarà quella di sopprimere le fermate in territorio francese (con l'esclusione di Tenda e Breil). Tutto proprio nel momento in cui, come Regione, abbiamo chiesto a Trenitalia un potenziamento del servizio. Chiediamo immediatamente la convocazione del tavolo tecnico per analizzare la situazione. Questo episodio dimostra una volta di più come sia necessario l'intervento risoluto del Governo, finora completamente assente, per chiudere il rinnovo della convenzione per la gestione della linea, ormai fermo da mesi.

Secondo SNCF i lavori di marzo saranno provvisori, ipotizzando nuovi lavori definitivi e risolutivi in seguito, e nuove limitazioni.

FESTEGGIAMENTI PER I 40 ANNI DELLA CUNEO-NIZZA

Il 2019 non è un anno qualsiasi per la Cuneo-Nizza. Ricorre, infatti, il quarantennale della riapertura della linea, ricostruita dopo l'interruzione della seconda guerra mondiale.

Nonostante la linea sia stata classificata tra le 10 più belle tratte ferroviarie del mondo da autorevoli riviste internazionali, nonostante le 25mila firme raccolte in risposta alla decisione di ridurre le corse, e nonostante la sua utilità per i viaggiatori (900 persone al giorno prima del suo ridimensionamento del 2013, secondo i dati della Regione) la situazione rimane disastrosa.

Per continuare a mantenere viva l'attenzione, il Comitato Ferrovie Locali promuove una marcia da Cuneo a Limone Piemonte con tappa nelle stazioni da effettuarsi nella giornata di **domenica 12 maggio**.

Cittadini e amministratori saranno invitati a partecipare ad una parte o all'intero percorso, o ad accogliere i marciatori nelle stazioni.

Un modo per manifestare il proprio attaccamento alla linea, ma anche per inviare un messaggio a chi ha il potere decisionale sulla questione.

GALLERIA DI TENDA

Stallo totale. L'Anas ancora non ha firmato l'affidamento dei lavori alla ditta seconda classificata nella gara d'appalto per la costruzione della galleria, dopo l'annullamento del contratto con la Grandi Lavori Fincosit di Roma. Ci sono problemi burocratici e, forse, dovrà essere effettuata una nuova gara d'appalto. Se i lavori partissero immediatamente, i tempi per ultimare le due gallerie sarebbero lunghissimi: 4 anni e 7 mesi. Ma ci vorrà molto più tempo! In questa fase "confusa" continuiamo a chiedere ad Anas di rivedere il progetto, realizzando una sola galleria a due sensi di marcia e usando il vecchio tunnel per le bici, i pedoni e per l'emergenza.

RACCOLTA RIFIUTI "PORTA A PORTA" A TRAZIONE ANIMALE

Sta ritornando in parecchi Paesi europei l'uso degli animali per molteplici attività, dall'agricoltura al trasporto. Questo per ovvie ragioni ecologiche, ma anche economiche, perché in molte realtà l'uso della trazione animale viene a costare meno dell'utilizzo dei mezzi meccanici.

In Francia, da vent'anni a questa parte, si stanno utilizzando gli animali anche per la raccolta rifiuti a domicilio con risultati sorprendenti. Infatti, oltre all'effettivo risparmio economico, si crea nella popolazione una forte sensibilità ecologica che porta ad una maggiore attenzione nella produzione dei rifiuti e crea un rapporto positivo con gli animali da traino con indubbi effetti psicologici soprattutto sui bambini.

Abbiamo scoperto che anche in Provincia di Cuneo ci sono operatori disponibili a sperimentare questo tipo di raccolta differenziata.

Abbiamo proposto al CEC (Consorzio ecologico cuneese), che gestisce la raccolta rifiuti a Cuneo e dintorni, di provare ad iniziare una sperimentazione in alcuni Comuni (come Tarantasca o Centallo) che, come estensione e numero di abitanti, sono particolarmente adatti al servizio che si propone e ci sarebbero in loco ditte disponibili a farlo.

Precisiamo che l'idea di utilizzare i cavalli da tiro, per quanto suggestiva, non ha un carattere "nostalgico", ma è il frutto di attente ricerche da parte dell'IFCE (*Institut français du cheval et de l'équitation*), mirate al risparmio economico, al benessere sociale e al rispetto dell'ambiente. Il cavallo è una fonte di energia pulita e rinnovabile. I suoi rifiuti, raccolti in apposite sacche, vengono riutilizzati, la sua rumorosità e le emissioni nocive sono praticamente nulle e l'impatto psicologico sull'utenza del servizio è estremamente positivo e incentivante. Stando ai dati francesi, i costi sono inferiori a quelli di un automezzo a motore usato per lo stesso scopo.

Il fascino di questo progetto risiede nel fatto che, attraverso l'uso di un sistema tradizionale, si è in grado di svolgere ottimamente il lavoro di raccolta, soddisfacendo allo stesso tempo le esigenze di economicità e rispetto dell'ambiente.

Questa nostra proposta richiede ovviamente approfondimenti per valutare tutte le problematiche legate alla viabilità, alla percorrenza, agli orari, alle tecniche di raccolta, trasporto e smaltimento. Siamo disponibili e c'è già stato un proficuo incontro con il CEC.

PROGETTO MIGRANS

Ha lo scopo di monitorare la migrazione, in particolare, dei rapaci nel bacino del Mediterraneo ed è coordinato dal Parco Alpi Marittime con la partecipazione di molti volontari.

Il 2018 è stato il ventisettesimo anno di monitoraggio della migrazione post-riproduttiva dei rapaci diurni e dei grandi veleggiatori lungo la Valle Stura di Demonte. Le osservazioni sono state effettuate in modo continuativo dal 18 agosto al 30 settembre dal sito di Madonna del Pino (Comune di Demonte), per un totale di 342 ore di avvistamento. Complessivamente durante i 44 giorni di avvistamento sono stati osservati 8639 rapaci e grandi veleggiatori in migrazione, di cui la specie più avvistata è stata il Falco pecchiaiolo (*Pernis apivorus*) con 6739 individui, seguita dal Biancone (*Circaetus gallicus*) con 1627 esemplari.

Tra le altre specie si rimarcano: 33 Cicogne nere (*Ciconia nigra*), 20 Nibbi bruni (*Milvus migrans*), 10 Falchi di palude (*Circus aeruginosus*), 9 Nibbi reali (*Milvus milvus*), 1 Aquila minore (*Hieraaetus pennatus*) e 1 Falco pescatore (*Pandion haliaetus*). La valle Stura si conferma come una delle principali vie di transito dell'arco alpino.

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, DCB/CN

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

Redazione: Via Ercole Oldofredi Tadini
n. 21 - Cuneo

Stampa: ciclostilato in proprio
Internet: www.pronaturacuneo.it
E-mail: info@pronaturacuneo.it
c.c.p. 13859129

Sede legale: piazza Virginio 13, 12100 CUNEO