

8 Patrimonio mondiale UNESCO

8.1 La Ferrovia retica nel paesaggio Albula / Bernina

8.1-1



8 Patrimonio mondiale UNESCO

8.1 La Ferrovia retica nel paesaggio Albula/Bernina

Situazione iniziale

La Svizzera ha ratificato nel 1975 la «Convenzione riguardante la protezione sul piano mondiale del patrimonio culturale e naturale» del 1972 (Convenzione UNESCO 72). Mediante la ratifica di questa convenzione, la Svizzera riconosce che l'obbligo di garantire l'identificazione, la protezione, la conservazione, l'urbanizzazione e la trasmissione alle generazioni future del patrimonio culturale e naturale situato sul suo territorio le incombe in prima persona. La Convenzione UNESCO in quanto tale non ha degli effetti giuridici diretti sulla Svizzera. La realizzazione degli obiettivi della convenzione si effettua nell'ambito della legislazione svizzera.

«Convenzione UNESCO»
[vedi Spiegazioni](#)

Il Governo del Cantone dei Grigioni e la Ferrovia retica (FR), di comune accordo, si sono premurati durante l'estate del 2004 di far assumere le linee ferroviarie dell'Albula e del Bernina nella cosiddetta «liste indicative». La scelta degli oggetti da inserire in tale lista riguardante i luoghi da proporre quali potenziali candidati per il patrimonio mondiale è stata operata da un gruppo di esperti sotto la guida dell'Ufficio federale della cultura. Le considerazioni in proposito sono illustrate in un rapporto steso dagli esperti incaricati. Fra i cinque oggetti proposti nel rapporto menzionato, figura anche il tratto Albula-Bernina della FR con il relativo paesaggio rurale.

«Rapporto del gruppo di esperti»
[vedi Spiegazioni](#)

Il Consiglio federale ha approvato nel dicembre 2004 la «liste indicative» e l'ha trasmessa all'UNESCO. La presenza nella lista è premessa indispensabile per la proposta di una candidatura all'UNESCO. Il Comitato del patrimonio mondiale decide sulla scorta della documentazione presentata con la candidatura per l'assunzione quale patrimonio mondiale.

L'UNESCO ha rilasciato il 1° febbraio 2005 delle direttive per la messa a punto delle candidature. In tal modo tutte le candidature vengono elaborate a livello mondiale in modo uniforme, così da fornire al Comitato del patrimonio mondiale delle documentazioni comparabili fra di loro. Il dossier di candidatura è stato consegnato all'UNESCO a Parigi il 21 dicembre 2006. Il 7 luglio 2008, il Comitato del patrimonio mondiale sulla base di questo dossier e su raccomandazione dell'International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) ha inserito la «Ferrovia retica nel paesaggio Albula / Bernina» nella lista del patrimonio mondiale di straordinaria importanza universale.

Conformemente alle direttive dell'UNESCO vanno determinate delle zone nucleo e delle zone cuscinetto, che mirano alla protezione del valore universale straordinario («outstanding universal value») del bene inserito. Il patrimonio mondiale iscritto si trova in una cosiddetta zona nucleo. La zona cuscinetto mira a una protezione complementare del valore straordinario e comprende i dintorni del patrimonio mondiale, senza presentare tuttavia un «valore universale straordinario». Le zone nucleo e le zone cuscinetto sono state elaborate dettagliatamente nel corso della preparazione del dossier di candidatura negli anni 2005/06 in collaborazione con i comuni interessati.

«Zona nucleo»,
«Zona cuscinetto»
[vedi Spiegazioni](#)

Nel raffronto internazionale la Svizzera dispone di un sistema altamente sviluppato per quanto concerne il trattamento dei beni culturali e naturali. In seguito alla suddivisione dei compiti di tipo federalista negli ambiti della protezione della natura e del paesaggio, nonché dello sviluppo territoriale, il piano direttore cantonale assume particolare importanza nella determinazione delle zone nucleo e delle zone cuscinetto. Il piano direttore stabilisce le disposizioni per quanto riguarda il trattamento del patrimonio mondiale in modo vincolante per le autorità; le zone nucleo e le zone cuscinetto sono rappresentate nella carta del piano direttore. Il presente complemento al piano direttore è parte del dossier di candidatura.

«Particolari
valori paesaggi-
stici e culturali»
vedi Spiegazioni

Il tracciato ferroviario delle linee dell'Albula e del Bernina è stata scelto e stabilito a suo tempo in misura determinante con l'intento di offrire un'attrattiva paesaggistica e culturale. La linea ferroviaria stessa è anche un elemento caratterizzante di questo paesaggio rurale. Il paesaggio rurale intorno alle linee dell'Albula e del Bernina muta e si sviluppa in continuazione. Il suo stato attuale, la loro attrattiva, il loro potenziale turistico, nonché l'iscrizione nella lista del patrimonio mondiale sono la comprova che lo sviluppo avuto finora è da considerarsi nell'insieme come sostenibile. Occorre rendere possibile anche in futuro uno sviluppo di questo genere. Già nel piano direttore attuale sono definiti i paesaggi e i valori culturali particolari e sono inoltre determinate in modo vincolante per le autorità le relative idee direttrici e responsabilità (elementi del paesaggio, insediamenti caratteristici, paesaggi rurali, complessi, edifici ed impianti singoli, come p.es. castelli, case patriziali, ecc.).

3.4, 3.5, 3.6, 5.4

Per lo sviluppo del territorio, l'iscrizione nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO è di notevole valore. In questo modo si documenta a livello internazionale che in questo spazio vi è un valore universale straordinario di cui ci si deve prendere cura. Vi sono solo pochi patrimoni mondiali a cui spetta tale stato. Con l'iscrizione nella lista del patrimonio mondiale, per quanto riguarda lo stato e l'aspetto della Ferrovia retica, nonché l'inserimento di edifici e impianti nel sito e nel paesaggio, in futuro sarà richiesta maggiore sensibilità.

Nel contempo, l'iscrizione nella lista del patrimonio mondiale costituisce un considerevole valore dal punto di vista turistico. Con l'iscrizione vengono caratterizzati gli oggetti eccezionali nel campo dei beni culturali e naturali di rilevanza mondiale. Da ciò ci si attende anche un contributo al valore aggiunto in ambito turistico per il paesaggio di Albula-Bernina e per i Grigioni.

Idee direttrici

Obiettivo

Nel rispetto delle norme di protezione di un patrimonio mondiale, le linee Albula/ Bernina della FR ed il paesaggio rurale circostante vanno utilizzati ed ulteriormente sviluppati in modo da garantire a lungo termine la conservazione delle rispettive qualità e peculiarità ai sensi della Convenzione UNESCO.

Principi

Infrastrutture ed edifici ferroviari quale patrimonio mondiale dell'UNESCO (zona nucleo)

In caso di nuova costruzione, di ristrutturazione, di rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria (opere di sopra e sottostruttura, opere di ingegneria civile) o di correzione del tracciato lungo le linee dell'Albula e del Bernina va dedicata particolare atten-

«Consulenza
specialistica»
vedi Spiegazioni

zione alla conservazione del carattere, degli elementi fondamentali e dell'aspetto, nonché all'inserimento negli insediamenti caratteristici e nel quadro paesaggistico. Ciò va garantito mediante una consulenza specialistica. Nel rinnovo delle opere di ingegneria civile vanno sviluppati, in collaborazione con la consulenza specialistica, dei sistemi di costruzione modulare, che consentano la conservazione dell'aspetto della ferrovia e siano adeguati alle esigenze moderne dell'esercizio ferroviario. I principi definiti per la conservazione del carattere e dell'aspetto dell'infrastruttura ferroviaria, così come per l'inserimento nel paesaggio rurale, non devono compromettere a lunga scadenza l'utilizzazione della ferrovia stessa.

«Utilizzazione della ferrovia»
[vedi Spiegazioni](#)

Aree degli insediamenti e paesaggio rurale libero nella zona cuscinetto qualificata

In caso di nuova costruzione, di ristrutturazione e di rinnovo di edifici ed impianti occorre usare elevata sensibilità per quanto riguarda l'inserimento negli insediamenti caratteristici e nel quadro paesaggistico. Nella costruzione di nuovi edifici ed impianti occorre prestare attenzione, per quanto riguarda la posizione, il genere e la struttura, alla necessità di conservare e rendere accessibili i valori particolari del paesaggio e della cultura. Gli edifici e gli impianti vanno realizzati qualitativamente in modo tale da aumentare, o perlomeno non diminuire, il tipico valore regionale del paesaggio rurale. Questi principi vanno garantiti in modo particolare mediante una consulenza in materia di strutturazione o altre misure equivalenti.

«Tipico valore regionale»,
«Consulenza in materia di strutturazione»
[vedi Spiegazioni](#)

Paesaggio rurale nella zona cuscinetto nelle immediate vicinanze della ferrovia

Nella zona cuscinetto UNESCO si raccomanda la consulenza in materia di strutturazione, in particolare in caso di azzonamenti e di aumento dell'intensità di utilizzazione o di aumento dei piani in zone edilizie esistenti. La decisione in merito all'adozione di questa raccomandazione spetta al Comune.

«Raccomandazione»
[vedi Spiegazioni](#)

Mantenere libera nel limite del possibile la linea d'orizzonte dello scenario costituito da edifici ed impianti dominanti

La linea d'orizzonte dello scenario è importante per il carattere di ferrovia alpina e la percezione del paesaggio. In linea di massima la linea d'orizzonte (secondo la carta del piano direttore) va mantenuta libera da nuovi edifici ed impianti. Qualora essi risultassero indispensabili, la percezione della linea d'orizzonte va salvaguardata nel limite del possibile mediante una collocazione accurata degli elementi architettonici.

«Linea d'orizzonte»
[vedi Spiegazioni](#)

Cura del bosco lungo le linee dell'Albula e del Bernina della Ferrovia retica

Nelle immediate vicinanze delle linee dell'Albula e del Bernina il bosco va curato nel limite del possibile in modo tale da non compromettere con il rimboscamento la percezione dei valori paesaggistici e culturali da parte dei viaggiatori. Ciò riguarda la vista libera sugli elementi del paesaggio e sui particolari elementi architettonici del paesaggio rurale. Il bosco, che è parte integrante di tale paesaggio, va curato secondo i principi della sostenibilità fissati a livello regionale nei piani di sviluppo del bosco. Le funzioni protettive del bosco non possono essere pregiudicate da alcun provvedimento.

3.3

6.4

Consolidare le particolarità quale elemento dell'offerta turistica

Anche determinati elementi particolari, come le opere d'ingegneria civile della FR, le vie storiche del traffico, le vedute particolarmente pregiate sugli abitati, i nuclei insediativi storici, i complessi, gli edifici e gli impianti singoli, ma anche i monumenti naturali, vanno considerati come componenti dell'offerta turistica. L'accesso a tali elementi particolari va garantito nel limite del possibile facendo capo alla rete di sentieri esistente. Occorre garantire la percorribilità e la sicurezza di queste vie d'accesso ed offrire delle adeguate possibilità di sosta inserite nel paesaggio in modo adeguato e naturale.

L'utilizzazione del paesaggio rurale ed i mutamenti tecnologici favoriscono il perseguimento dell'obiettivo

Diverse utilizzazioni (p.es. l'agricoltura, l'uso della forza idrica, l'utilizzazione a scopi turistici) hanno conferito un'impronta particolare al paesaggio rurale attorno al patrimonio mondiale. Il valore aggiunto che ne deriva contribuisce direttamente ed indirettamente alla sua cura ed alla sua conservazione. Le attività di incidenza territoriale vanno valutate secondo il principio della ponderazione degli interessi. L'impiego dei mezzi della tecnologia moderna nella ferrovia e nell'utilizzazione del paesaggio rurale ne favoriscono un uso efficiente ed adeguato e contemporaneamente garantiscono la conservazione del suo valore a lungo termine.

«Utilizzazione del paesaggio rurale», «Contributo diretto e indiretto», «Ponderazione degli interessi»
[vedi Spiegazioni](#)

Ambiti di responsabilità

La pianificazione, la progettazione e, secondo le necessità, anche l'esecuzione della nuova costruzione, della ristrutturazione e del rinnovo degli impianti ferroviari (opere di sotto e soprastruttura, opere d'ingegneria civile) lungo le linee dell'Albula e del Bernina vanno effettuate mediante la collaborazione di specialisti, cui la FR fa capo per salvaguardare il carattere e l'aspetto della ferrovia.

Responsabile: Ferrovia retica

Nella procedura d'approvazione dei piani secondo la legislazione ferroviaria, rispettivamente quella riguardante le funivie, nonché dei piani settoriali e delle concezioni secondo l'art. 13 LPT, è necessario tener conto delle circostanze particolari relative al patrimonio mondiale UNESCO «La Ferrovia retica nel paesaggio Albula/Bernina». La relativa valutazione avviene da parte dell'Ufficio federale della cultura in qualità di servizio responsabile della Confederazione per i monumenti storici, l'archeologia e la protezione degli insediamenti caratteristici all'intenzione dell'autorità di approvazione conformemente alla LPN/LOGA.

Responsabile: Ufficio federale dei trasporti

La salvaguardia del carattere e dell'aspetto di parti dell'insediamento nella zona cuscinetto qualificata va realizzata in primo luogo mediante una consulenza specialistica in materia di strutturazione. Se ciò non è possibile, sono da prendere in considerazione dei provvedimenti equivalenti, p.es. mediante relativi articoli nelle leggi edilizie o direttive concernenti le strutture. L'inserimento delle zone nucleo e delle zone cuscinetto UNESCO nella pianificazione locale quali «zone UNESCO» speciali non è appropriato.

Responsabili: Comuni e Autorità EFZ (Ufficio per lo sviluppo del territorio)

«Consulenza
in materia di
strutturazione»
[vedi Spiegazioni](#)

La consulenza in materia di strutturazione va sostenuta mediante un'informazione specialistica e con strumenti di lavoro adeguati per la strutturazione dell'insediamento. Tali lavori di sostegno vanno coordinati ed attuati in collaborazione con i servizi cantonali interessati.

Responsabile: Ufficio per lo sviluppo del territorio

«Informazioni di
sostegno»
[vedi Spiegazioni](#)

Sussidi per edifici agricoli nella zona cuscinetto qualificata vengono concessi solo se essi possono essere adeguatamente inseriti negli insediamenti caratteristici e nel quadro paesaggistico. Eventuali maggiori costi vengono trattati alla stessa stregua come particolari esigenze della protezione del paesaggio (art. 19 ordinanza federale sui miglioramenti strutturali nell'agricoltura)

Responsabile: Ufficio per l'agricoltura e la geoinformazione

«Costruzioni
agricole»
[vedi Spiegazioni](#)

Le particolari esigenze riferite ai piani di sviluppo del bosco ed all'economia forestale vanno tenute in considerazione. Le vedute particolari da mantenere libere dalla presenza del bosco, nonché i punti panoramici particolari visibili dal treno, vanno determinati d'intesa con l'ente responsabile del patrimonio mondiale UNESCO tenendo conto delle funzioni del bosco (bosco di protezione).

Responsabile: Ufficio forestale

L'Associazione «Patrimonio mondiale FR» è responsabile della promozione, della conservazione e dell'utilizzazione sostenibile del patrimonio mondiale «La Ferrovia retica nel paesaggio Albula / Bernina» in generale ed in particolare del monitoraggio della ferrovia e del paesaggio rurale, nonché per l'informazione e l'uso del marchio.

Responsabile: Associazione «Patrimonio mondiale FR»

Spiegazioni

Dalla ratifica, la **Convezione UNESCO** costituisce parte integrante del diritto svizzero (RS 0.0451.41). La convenzione riguarda i beni «di valore universale straordinario» e fa la distinzione fra patrimonio culturale (monumenti, agglomerati, siti) e patrimonio naturale (formazioni fisiche e biologiche nella natura, habitat di specie animali e vegetali minacciate, siti naturali o zone naturali strettamente delimitate).

Estratto dal Rapporto del gruppo di esperti del 29 novembre 2004 relativo al paesaggio rurale delle linee ferroviarie Albula-Bernina: L'oggetto comprende il tracciato della Ferrovia retica da Thusis a Tirano ed il relativo paesaggio rurale.

La spina dorsale del paesaggio rurale delle linee Albula-Bernina è costituita dalla Ferrovia retica. La costruzione della linea ferroviaria dell'Albula è stata portata a termine nel 1903, quella del Bernina nel 1910. Per la costruzione della ferrovia dell'Albula (Thusis – St. Moritz) furono impiegati dalla FR degli esperti di comprovata fama; il tracciato e tutte le costruzioni furono realizzati secondo norme corrispondenti alla pratica più avanzata nella costruzione di ferrovie di montagna. La ferrovia dell'Albula fu considerata già fin dai tempi della sua costruzione come un capolavoro. La ferrovia del Bernina (St. Moritz – Tirano) divenne il modello per numerose ferrovie interurbane progettate nell'arco alpino, molte delle quali furono anche realizzate. Oggigiorno la ferrovia del Bernina è unica al mondo: essa rappresenta la trasversale alpina di maggior quota; a livello mondiale essa risulta essere una fra le più ripide ferrovie ad adesione.

L'importanza straordinaria di queste due linee della Ferrovia retica è determinata anche dall'importanza del paesaggio circostante. Da un lato il rapporto diretto fra paesaggio e ferrovia è di qualità eccezionale, d'altro canto il tracciato si snoda attraverso un paesaggio rurale particolarmente ricco, che comprende tutti i livelli di vegetazione di entrambi i versanti dell'arco alpino. Le opere d'ingegneria civile realizzate lungo il tracciato della ferrovia (i ponti, gli edifici delle stazioni, le cabine di blocco, le gallerie ed i rispettivi portali) si adeguano alla topografia e formano un'unità con il paesaggio rurale. La scelta del tracciato, in particolare quello della ferrovia del Bernina, fu determinata essenzialmente dall'intenzione di offrire al viaggiatore/turista delle attrattive paesaggistiche particolarmente significative. Il paesaggio è segnato da importanti testimonianze materiali; partendo dalla preistoria, esse portano all'epoca antica, agli edifici sacri del primo Cristianesimo, alle vie storiche del traffico medioevale ed illustrano infine la storia del turismo e dell'industrializzazione. Gli impianti idroelettrici realizzati in epoca moderna da Nicolaus Hartmann rivestono importanza europea e sono direttamente collegati alla ferrovia del Bernina. A ciò si aggiungono insediamenti locali di pregio (alcuni figurano nell'inventario degli insediamenti svizzeri da proteggere (ISOS) di importanza nazionale), nonché ragguardevoli edifici ed impianti e vie storiche del traffico di importanza nazionale elencate nel rispettivo inventario federale. Questi elementi di una cultura risalente ad epoche remote sono nel contempo testimonianze di esemplare continuità; essi si sovrappongono ad un paesaggio naturale alpino e di alta montagna di bellezza spettacolare.

Zona nucleo: i tracciati ferroviari da Thusis verso St. Moritz e quindi verso Tirano costituiscono il «filo rosso» per la determinazione del bene designato; la lunghezza complessiva dei tracciati è di 130 km. Quale zona nucleo viene definito il tracciato

ferroviario con i relativi edifici e impianti. La zona nucleo interessa complessivamente 13 Comuni: Thusis, Sils i.D., Vaz/Obervaz, Albula/Alvra, Schmitten, Bergün/Filisur, Bever, Samedan, Celerina/Schlai- rigna, Pontresina, St. Moritz, Poschiavo e Brusio (Stato Comuni aggiornato al 1.1.2019).

Zone cuscinetto: qua e là il paesaggio rurale è visibile dalla linea ferroviaria su una distanza di parecchi chilometri; in tal modo al viaggiatore si presentano intere vallate. I profili lontani delle catene e delle cime montuose sono importanti per vivere il patrimonio mondiale come una «skyline» o uno scenario. Secondo le «guidelines» dell'UNESCO la zona cuscinetto comprende i dintorni del bene, nonché il paesaggio (nel presente caso fino all'orizzonte). La veduta di maggior lunghezza in Svizzera si trova a Bever e raggiunge circa 27 km; essa comprende gran parte dell'Engadina fino al Parco nazionale svizzero. Su questa distanza si trovano numerosi villaggi, che, per ragioni topografiche o per la loro distanza, non sono visibili, cosicché i mutamenti nel paesaggio rurale non possono essere percepiti lungo il tracciato ferroviario. Nelle immediate vicinanze della zona nucleo vi sono gli insediamenti e gli elementi paesaggistici visibili dettagliatamente dal tracciato ferroviario; in tali luoghi i mutamenti possono essere percepiti più nettamente.

Per questi motivi, in un primo passo la zona cuscinetto viene suddivisa in un settore avanzato e in un settore arretrato (direzione del cuscinetto o anche «scenario»). Questa suddivisione risolve la problematica della differenziazione, da una parte, delle vallate laterali «aperte» con ampie vedute e, dall'altra, degli elementi degli insediamenti e del paesaggio rurale visibili dettagliatamente che si riscontrano nel settore avanzato della zona nucleo. In un secondo passo, nel settore avanzato del bene si differenzia tra zone di elevata qualità storico-culturale o paesaggistica e zone di qualità inferiore. Questa differenziazione si riflette anche nelle disposizioni differenziate volte alla protezione della zona cuscinetto.

Le tre categorie delle zone cuscinetto sono:

- | zona cuscinetto qualificata (nel settore avanzato)
- | zona cuscinetto nel settore avanzato
- | zona cuscinetto nel settore arretrato.

La **zona cuscinetto qualificata** (nel settore avanzato) comprende beni culturali, insediamenti (importanza nazionale) ed elementi paesaggistici importanti e di elevata qualità. La delimitazione della zona cuscinetto nel settore arretrato è determinata da criteri naturali (p.es. confine boschivo) o topografici (curve di livello, margini di pendii, ecc.); dove ciò non è possibile o sensato, anche fattori infrastrutturali (come strade o condotte) possono servire da confine. La «fascia» che ne risulta, presenta di regola una larghezza di 500 – 1'000 m. Se si trova in una valle stretta, la fascia diviene più sottile (120 – 150 m), ma può anche raggiungere circa 5 km nel caso delle impressionanti viste su zone di alta montagna e conche di ghiacciai.

La **zona cuscinetto nel settore avanzato** comprende in sostanza le parti degli insediamenti situati nelle vicinanze della zona nucleo e che non sono caratterizzate dalle particolari qualità della zona nucleo qualificata. Si tratta di quartieri abitati edificati in tempi recenti, nonché piccole zone artigianali e industriali e le loro immediate vicinanze.

La **zona cuscinetto nel settore arretrato** (con lo «scenario») comprende il resto dell'area del paesaggio rurale visibile dalla ferrovia fino alla linea d'orizzonte. A causa dell'ampia apertura della Valtellina e del mutamento del carattere della ferrovia a Tirano (tram e non ferrovia di montagna con scenario imponente), si rinuncia a definire una zona cuscinetto nel settore arretrato («scenario») per la tratta di circa 3 km su territorio italiano.

I **particolari valori paesaggistici e culturali** sono dati da un raffronto nazionale e internazionale, in quanto si tratta di un patrimonio culturale mondiale UNESCO (in altre parole essi non possono essere definiti mediante un raffronto locale o regionale). Si tratta essenzialmente di oggetti figuranti negli inventari federali, di località caratteristiche degne di protezione (vedasi cap. 5.4), di paesaggi rurali con coltivazione particolare (vedasi cap. 3.5.1), di aree di protezione del paesaggio (vedasi cap. 3.6), nonché di aree di protezione della natura (vedasi cap. 3.7)

Consulenza specialistica: la consulenza specialistica richiede l'intervento di esperti qualificati. Può trattarsi dell'Ufficio monumenti nella sua funzione di servizio cantonale responsabile, ma anche di architetti, ingegneri civili, ecc. Tali consulenti vanno coinvolti al fine di far capo a conoscenze specialistiche qualificate, che permettono di perseguire nel migliore dei modi gli obiettivi. Spetta ai Comuni designare le persone o le commissioni specialistiche per quanto concerne le aree degli insediamenti e quelle al di fuori degli stessi. Spetta invece alla Ferrovia retica designare gli specialisti per quanto fa riferimento agli impianti ferroviari. La gestione accurata del patrimonio culturale edificato e naturale si fonda sulla vigente legislazione concernente la protezione della natura e del patrimonio culturale ed è dunque già oggi obbligatoria. Non risultano così spese supplementari che superano il diritto vigente.

Utilizzazione della ferrovia: essa dipende da vari fattori d'incidenza: protezione dai pericoli naturali, capacità, standard di sicurezza fissati a livello legislativo o per decisioni di autorità, finanziamento, necessità di rinnovo, modernità, esigenze della clientela, ecc. In linea di massima occorre osservare il principio della proporzionalità, affinché non venga compromessa l'utilizzazione della ferrovia. Il relativo approccio metodologico è dato dalla ponderazione degli interessi; ciò significa che i provvedimenti vanno definiti, rispettivamente adeguati, tenendo equamente in considerazione i vari aspetti.

Tipico valore regionale: il paesaggio rurale nella Valle dell'Albula o nell'Engadina alta o in Val Poschiavo non è lo stesso, nel senso che l'impronta culturale sovrapposta al paesaggio ha dato origine, nel corso dei decenni, anche a diversi tipi di paesaggio e di costruzione. Pertanto i provvedimenti, gli edifici e gli impianti vanno valutati anche nel contesto tipico regionale.

Raccomandazione: per gli ampliamenti delle aree degli insediamenti (azzonamenti) valgono le linee direttrici e gli obiettivi vigenti ai sensi del capitolo 5.1 del piano direttore cantonale approvato. Le raccomandazioni si riferiscono in particolare all'aumento dell'intensità di utilizzazione o del numero dei piani, poiché in tal caso ne risultano altri corpi edificati, in grado di influire sugli insediamenti caratteristici o sul quadro paesaggistico per quanto riguarda gli obiettivi (integrazione armonica negli insediamenti e nel quadro paesaggistico).

Linea d'orizzonte: la linea d'orizzonte descrive il limite fra il cielo e la terra dal punto di vista di chi viaggia in ferrovia; in via di massima essa è determinata dalla cresta delle montagne o dalle pareti rocciose disposte in fronte. Gli edifici e gli impianti, che pregiudicano percettibilmente la linea d'orizzonte secondo la carta del piano direttore, sono in primo luogo le stazioni a monte degli impianti turistici di trasporto e gli elettrodotti. Tali edifici ed impianti vengono approvati nel quadro di procedure federali.

Utilizzazione del paesaggio rurale: le utilizzazioni nel paesaggio rurale (p.es. agricoltura, forze idriche, turismo, ecc.) dipendono da vari fattori d'incidenza: norme giuridiche, finanziamento, necessità di rinnovo, mutamenti tecnici, concorrenza, esigenze di mercato e della clientela, ecc. Il paesaggio rurale ed il suo aspetto si modificano nel momento in cui cessano tali utilizzazioni. Per quanto riguarda l'utilizzazione del paesaggio rurale, occorre adottare in linea di massima il principio della proporzionalità, affinché le utilizzazioni possano essere salvaguardate. Il relativo approccio metodologico è dato dalla ponderazione degli interessi (vedi sotto).

Contributi diretti e indiretti: esempio di un contributo diretto: Un contadino consegue nel settore turistico un introito supplementare (p.es. in inverno), che contribuisce ad assicurare la sua esistenza e nel contempo giova alla coltivazione del paesaggio rurale. Esempio di un contributo indiretto: Grazie all'utilizzazione della forza idrica si creano possibilità d'impiego anche nelle regioni periferiche, ciò che contribuisce inoltre al mantenimento dell'insediamento. I tributi connessi all'utilizzazione (p.es. canoni d'acqua, imposte degli abitanti) garantiscono al Comune i mezzi di cui esso ha bisogno p.es. per la manutenzione delle infrastrutture e per la cura del paesaggio rurale.

Ponderazione degli interessi: la ponderazione degli interessi costituisce una metodologia basilare nella pianificazione del territorio; essa va applicata nei punti menzionati nelle idee direttrici. Occorre identificare gli interessi determinanti dal punto di vista economico (aspetti dell'economia pubblica e dell'economia aziendale), ecologico (p.es. aspetti della flora, della fauna, del paesaggio, dell'agricoltura, delle acque, ecc.) e sociale (p.es. aspetti dell'occupazione, della partecipazione, dell'identità, della garanzia di insediamenti vitali, ecc.); ne va inoltre della loro ponderazione. La ponderazione degli interessi rappresenta un sistema aperto e trasparente; esso permette di valutare l'importanza degli stessi e di tenerne conto secondo il principio della proporzionalità in costante relazione con i casi problematici che si presentano di volta in volta, ma anche di reagire al manifestarsi di nuovi interessi. Alla base della ponderazione degli interessi sta il concetto dello sviluppo sostenibile, menzionato nella Costituzione federale che

vale quale linea direttrice di ordine superiore per tutti i settori della politica. Sviluppo sostenibile significa rispondere alle esigenze del presente, senza correre il rischio che le future generazioni non siano più in grado di rispondere alle proprie esigenze. Lo sviluppo sostenibile mira all'armonizzazione ed alla compatibilità sociale, economica ed ecologica (cfr. documentazione per la candidatura, cap. 5c).

Consulenza in materia di strutturazione: spetta ai Comuni designare una persona o una commissione cui affidare il compito della consulenza in materia di strutturazione. In vista della candidatura è stato esaminato in che modo i Comuni interessati debbano trattare nella pianificazione locale le parti degli abitati degne di protezione. Si è potuto constatare che tutti i Comuni dispongono delle necessarie premesse pianificatorie e degli strumenti legali a livello di legge edilizia per far capo a consulenti specializzati; si è pure constatato che nei nuclei degli abitati degni di protezione l'intervento di detti consulenti è in generale previsto in modo vincolante, risp. che, grazie ad articoli della legge edilizia esattamente formulati, gli obiettivi ed i principi definiti possono essere perseguiti. Questo tipo di attuazione nelle leggi edilizie è adeguato anche in futuro. La gestione accurata del patrimonio culturale edificato e naturale si fonda sulla vigente legislazione concernente la protezione della natura e del patrimonio culturale ed è dunque già oggi obbligatoria. Non risultano così spese supplementari che superano il diritto vigente.

I progetti e gli interventi in corso d'esecuzione che, per quanto riguarda l'inserimento negli insediamenti caratteristici locali e nel quadro paesaggistico, sono già stati valutati da parte di una consulenza specialistica o da una consulenza in materia di strutturazione, non vanno rielaborati; in questi casi va considerato come raggiunto l'obiettivo di un buon inserimento negli insediamenti caratteristici e nel quadro paesaggistico. Ciò vale a modo d'esempio per la trasformazione dell'arsenale di Bergün in museo ferroviario, per la ristrutturazione dell'albergo Kronenhof di Pontresina o per l'ampliamento degli impianti idroelettrici nell'alta Val Poschiavo nell'ambito della quota d'invaso definita e del previsto spostamento del tracciato della FR, ecc.

Informazioni di sostegno: in relazione ad altri progetti nell'area alpina (Interreg III, Programma nazionale di ricerca, ecc.) si sviluppano in permanenza e si raggiungono nuove conoscenze, che vanno rese accessibili. Vedi i siti web adeguati, in particolare la pagina "Patrimonio Mondiale UNESCO - Ferrovia Retica" sul sito web www.rhb.ch, a cui è allegata la "Guida per la pianificazione e la costruzione di qualità nel perimetro UNESCO".

Edifici agricoli: occorre prestare attenzione particolare agli edifici agricoli situati al di fuori delle zone edificabili nel paesaggio rurale libero. Tali edifici (stalle) sono fortemente soggetti a diverse norme (p.es. protezione degli animali, ecc.) e la loro volumetria risulta essere comparativamente considerevole. È pertanto necessario badare ad una posizione adeguata, nonché all'esposizione ed alla strutturazione. Per gli edifici agricoli sono a disposizione, entro i limiti dei mezzi disponibili, anche dei sussidi a fondo perso (art. 18 sgg dell'ordinanza sui miglioramenti strutturali nell'agricoltura).

Oggetti

Nr. Kanton	RRIP	Gemeinde / Ort / Objekt	Stand Koordination	Objektspezifische Festlegung / Beschreibung	Bemerkung / Verweis
XX.TX.01	nein	UNESCO Welterbe «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» Kernzone	Festsetzung	Die Perimeter der UNESCO-Kern- und Pufferzonen betreffen auch folgende räumliche Festlegungen. - Regionalparks - Kulturlandschaften mit besonderer Bewirtschaftung - Landschaftsschutzgebiete - Naturschutzgebiete / Auen (bzw. Gletschervorfelder und Schwemmebenen) - Oberflächengewässer und Fischerei - Schützenswerte Orte - Strassenausbau und -erhaltung - Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs - Wasserkraftnutzung - Materialabbau und Materialverwertung - Abfallbewirtschaftung - Optionen freihalten	Die Perimeter der UNESCO-Kern- und Pufferzonen sind im Massstab 1:15'000 entlang der Bahnlinie unter www.richtplan.gr.ch > Piano direttore cantonale > Deciso dal Cantone
XX.TX.01	nein	UNESCO Welterbe «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina»; qualifizierte Pufferzone (im Nahbereich)	Festsetzung		
XX.TX.01	nein	UNESCO Welterbe «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina»; Pufferzone im Nahbereich	Festsetzung		
XX.TX.01	nein	UNESCO Welterbe «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina»; Pufferzone im Fernbereich	Festsetzung		
XX.TX.01	nein	UNESCO Welterbe «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina»; Horizontlinie	Festsetzung		

