alpMedia Newsletter, 05/2016

Referendum sull'aeroporto di Bolzano

Una storia infinita: il 12 giugno 2016 i cittadini e le cittadine della Provincia di Bolzano voteranno sulle condizioni quadro dell'aeroporto di Bolzano. © Umweltdachverband Südtirol

La questione dell'ampliamento dell'aeroporto di Bolzano surriscalda gli animi in Sudtirolo. Il 12 giugno 2016 la popolazione è chiamata alle urne in un referendum consultivo per esprimersi sul finanziamento pubblico dell'intervento.

Con il referendum non si tratta di esprimere un «sì» o un «no» allo sviluppo dell'aeroporto. Si vota su una legge con la quale si stabilisce come deve funzionare l'aeroporto e con quali costi pubblici. Nel caso in cui la maggioranza esprima voto contrario, la Provincia non concederà ulteriori finanziamenti e la gestione dell'aeroporto verrà messa al bando. Se invece la proposta di legge verrà approvata, dal 2017 la Provincia di Bolzano potrà erogare un finanziamento all'aeroporto a condizione che venga raggiunto un movimento minimo di passeggeri. Se entro il 2022 i passeggeri resteranno al di sotto di una determinata soglia, l'aeroporto verrà chiuso. Se la soglia sarà raggiunta, ogni anno verrà erogato un finanziamento compreso tra 1,5 e un massimo di 2,5 milioni di euro. La Camera di commercio di Bolzano, un ente di diritto pubblico, contribuirà con lo stesso importo. Andreas Riedl della Federazione protezionisti sudtirolesi (Dachverband für Natur- und Umweltschutz), che comprende anche la CIPRA Sudtirolo, afferma «o l'aeroporto rimane piccolo, ed economicamente non redditizio – come finora – oppure diventa grande e insostenibile».

Compatibile con la Convenzione delle Alpi?

Dall'inizio della discussione sull'ampliamento dell'aeroporto è stata ripetutamente citata la Convenzione delle Alpi. Nel trattato internazionale il tema dei trasporti è un elemento centrale e viene regolato dal cosiddetto Protocollo Trasporti, che è stato ratificato dall'Italia nel 2013.

Il gruppo dei Verdi del Consiglio provinciale ha chiesto un parere al Servizio giuridico della Convenzione delle Alpi, allestito presso la CIPRA Austria, con lo scopo di verificare la compatibilità dei piani di sviluppo con la Convenzione. «L'impatto complessivo del progetto per l'ampliamento dell'aeroporto appare in ogni caso in forte attrito con gli obiettivi del Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi», questa la sintesi del parere. Non viene espresso un divieto esplicito all'ampliamento dell'aeroporto, ma esso dovrebbe restare «per quanto possibile» in una misura limitata. Viene piuttosto suggerito di migliorare i collegamenti agli aeroporti esistenti come Verona o Monaco.

Elevato impatto ambientale

Lo screening ambientale della Provincia mette inoltre in discussione alcune affermazioni della società di gestione dell'aeroporto e dei sostenitori dell'ampliamento: lo studio ambientale prevede mediamente da 40 a 50 movimenti aerei giornalieri, anziché i dieci movimenti comunicati, così come un aumento del livello sonoro medio fino a dieci decibel e un incremento delle emissioni inquinanti compreso tra il 150 e il 400%. Il progetto di ampliamento dovrà inoltre essere sottoposto a una valutazione di impatto ambientale ordinaria, tuttavia la procedura si concluderà solo dopo la votazione del 12 giugno.

Fonte e ulteriori informazioni:

www.provinz.bz.it/service/resdownload.aspx?source=VIA-UVP&ID=2FCDE333EE1194A2E050007F01005C46, http://provinz.bz.it/flughafen/konzept.asp,

http://wahlen.provinz.bz.it/de/index.html, www.umwelt.bz.it/flugplatz.html (de), www.umwelt.bz.it/no-airportbz/rechtsservicestelle-alpenkonvention-stellungnahme.html (de)

Punto di vista: La Svizzera ha bisogno di recuperare il terreno perduto in materia di politica per il clima

Hans Weber è il direttore della CIPRA Svizzera © CIPRA Schweiz

Un tempo la Svizzera era all'avanguardia nella politica per il clima. Oggi non c'è neppure un piano che definisca come attuare gli obiettivi dell'Accordo sul clima di Parigi, si rammarica Hans Weber, direttore della CIPRA Svizzera.

Il Consiglio federale svizzero ha approvato l'Accordo sul clima che le Nazioni Unite hanno negoziato nel dicembre 2015 a Parigi e la consigliera federale Doris Leuthard lo ha sottoscritto nell'aprile 2016 a New York insieme ad altri 174 Stati. Con ciò la Svizzera si impegna a dare il proprio contributo alla riduzione mondiale di CO_2 dopo il 2020. Tuttavia, in uno degli stati più ricchi del mondo, manca la volontà politica di continuare a essere in prima fila. Senza tale volontà, gli obiettivi dell'accordo non potranno essere raggiunti. La Svizzera rischia di perdere la coincidenza con importanti sviluppi, e questo a lungo termine rappresenta un danno sia di immagine, sia per la ricerca scientifica e l'economia.

La Confederazione dovrebbe riassumere l'iniziativa riprendendo il ruolo da battistrada in materia di politica energetica e ambientale. Ciò significherebbe agevolare e sostenere le innovazioni in questa direzione e anche mettere in discussione alcuni temi tabù. Ad esempio è urgente ridurre il traffico di mezzi di trasporto alimentati da combustibili fossili. Con il trasporto e il consumo di molte merci dannose per il clima provenienti dall'estero, gli svizzeri hanno inoltre una grande responsabilità nei confronti di attività per la protezione del clima all'estero. Come piazza finanziaria e con la politica di investimento dei fondi pensione, la Svizzera disporrebbe di una straordinaria leva politico-finanziaria per creare un futuro energetico carbon free. Questo in accordo con la strategia energetica 2050 – che ultimamente purtroppo è stata privata di gran parte della sua incisività. Anche qui con le misure finora approvate possono essere raggiunti solo circa una metà degli obiettivi stabiliti. Servirebbero incisivi interventi di programmazione.

Il 2 giugno le 67 organizzazioni dell'Alleanza per il clima Svizzera radicate nei settori di ambiente, sviluppo e sociale, tra le quali CIPRA Svizzera, presenteranno a Berna un dettagliato masterplan per il clima per l'attuazione dell'Accordo sul clima in Svizzera. Non è ancora troppo tardi per un piano d'azione Svizzera che sia coraggioso e adeguato. La Svizzera dispone delle risorse necessarie in termini di denaro, formazione e uno standard di vita molto elevato.

Fonte e ulteriori informazioni: www.klima-allianz.ch/it/, www.bfe.admin.ch/themen/00526/00527/index.html?lang=it

---

Giovani idee per l'economia verde

I giovani del «Youth Alpine Express» nell'incontro con il segretario generale Markus Reiterer. © CIPRA International

In occasione della riunione di quest'anno del Parlamento dei giovani della Convenzione delle Alpi a Bassano del Grappa/I, l'attenzione si è concentrata sul tema della «Green Economy». Anche lo «Youth Alpine Express» ha fatto tappa nella località.

Demografia e qualità della vita, innovazione sociale e turismo sostenibile, modelli di consumo e cultura sono stati alcuni aspetti relativi al tema «Green Economy» che sono stati discussi da circa 80 studenti da sette Stati alpini in occasione del Parlamento dei giovani della Convenzione delle Alpi (YPAC). Insieme hanno formulato dieci richieste: in particolare chiedono una pianificazione territoriale sostenibile che preveda sufficienti aree verdi ed eviti uno sviluppo eccessivo. Si chiede inoltre che le strutture turistiche non utilizzate siano risanate in base a criteri sostenibili, anziché procedere alla costruzione di nuove. Con un'altra proposta si intende promuovere la comprensione del principio dell'ecobilancio (Life Cycle Assessment), cioè far comprende alle persone qual è l'impatto di un prodotto sull'ambiente nell'intero ciclo di vita considerando la sua produzione, l'utilizzo e lo smaltimento.

Ospiti dell'YPAC sono stati alcuni giovani del progetto della CIPRA «Youth Alpine Express», che sono giunti a Bassano con mezzi di trasporto sostenibili e hanno dimostrato come si possono ridurre le emissioni di CO_2 all'insegna del motto «100 punti per una buona giornata». Consumando prodotti e svolgendo attività si provoca l'emissione di CO_2, la quantità di emissioni viene convertita in punti. L'obiettivo è non consumare più di 100 punti al giorno per persona, in modo che il clima si mantenga in equilibrio. A Bassano i partecipanti hanno sviluppato insieme misure per la compensazione dei punti in esubero: ad esempio evitando per un mese prodotti con imballaggio in plastica, oppure ponendosi determinati obiettivi, come rinunciare al caffè e alla carne, o coltivare verdure per l'autoconsumo. Si è svolto un vivace scambio con gli studenti dell'YPAC così come con attori politici, in particolare con sindaci della regione, l'assessore ai giovani di Bassano del Grappa, il segretario generale della Convenzione delle Alpi Markus Reiterer e Andreas Pichler, vicedirettore della CIPRA International. Anche per gli adulti lo scambio è stato un'esperienza fruttuosa, essi hanno sottolineato l'importanza della partecipazione giovanile e hanno incoraggiato i giovani a proseguire nel loro impegno.

Fonte e ulteriori informazioni:

www.ypac.eu (en), www.youthalpineexpress.eu (en)

«Youth Alpine Express» si avvale del sostegno del Ministero federale tedesco per l'ambiente, la protezione della natura e la sicurezza dei reattori e del programma UE Erasmus+. (s. www.cipra.org/it/notizie/la-cipra-si-impegna-per-la-partecipazione-dei-giovani)

L'alleanza per la Torino - Lione perde i pezzi

La prossima settimana sarà inaugurato il tunnel di base del Gottardo. Il progetto generazionale aumenta l'urgenza

I tunnel di base ferroviari aprono buchi nella montagna – e nelle finanze pubbliche. © Daniel Friedlos / flickr.com

di una politica dei trasporti concordata a livello alpino. In Francia emergono chiari segnali.

Éric Piolle, sindaco della città francese di Grenoble, definisce ormai inattuale il progetto di collegamento ad alta velocità Lione-Torino, un'opera dal costo di 26 miliardi di euro. La città di Grenoble ha appena deciso il proprio ritiro dal protocollo d'intenzione di finanziamento sottoscritto da 13 enti locali francesi per un ammontare complessivo di circa un miliardo di euro. Al finanziamento della prima tappa dovrebbero contribuire anche lo Stato e le ferrovie francesi con ulteriori 1,2 miliardi e l'Italia con 2,9 miliardi di euro. Dall'UE si auspica un finanziamento pari al 40% dei costi dell'opera.

«Il progetto è stato concepito 25 anni fa sulla base di ipotesi di sviluppo del trasporto merci deliranti», spiega il rappresentante del partito verde. Mentre in realtà il trasporto ferroviario è in calo da venti anni. Anche le aspettative sul numero di passeggeri, prosegue Piolle, sono crollate a un quinto rispetto alle previsioni del 1991. «Questo progetto non porta alcun miglioramento del trasporto ferroviario», sarebbe meglio investire per migliorare le linee esistenti.

Anche altrove vengono sollevate questioni di principio. Uno studio su incarico del Parlamento europeo del 2014 mette in discussione la necessità della Lione-Torino. Sono stati considerati in particolare gli effetti prodotti dall'apertura del tunnel di base del Gottardo, che sarà inaugurato il 1° giugno 2016 come parte della Nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA). Affinché la NFTA produca i vantaggi attesi è necessario che le linee di accesso siano per quanto possibile completate. In Italia si procede a rilento. La CIPRA Italia in una conferenza stampa la settimana scorsa ha annunciato la necessità di una svolta in materia di trasporti. Finora il 90% delle merci viene trasportata su gomma. «Al momento tutto lascia intendere come il nostro Paese non abbia saputo approfittare dell'occasione creata dalla Svizzera e accompagnare adeguatamente lo sviluppo del progetto e così le merci in arrivo dalla Svizzera sui treni proseguiranno verso la Pianura Padana su TIR», critica il direttore Francesco Pastorelli.

Al Brennero, il valico alpino più frequentato, procedono i lavori per il previsto tunnel ferroviario. I critici, tra i quali la CIPRA Sudtirolo, chiedono una «strategia del percorso migliore» anziché una «strategia del percorso a basso costo»: se il traffico per il trasporto merci scegliesse il percorso attraverso le Alpi più breve anziché quello dal costo inferiore, al Brennero transiterebbe solo circa un terzo dei veicoli pesanti attuali, mentre il tunnel di base del Gottardo, con una adeguata politica di trasferimento, potrebbe avere un transito sufficientemente intenso per essere gestito in modo economicamente redditizio.

Fonte e ulteriori informazioni: www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/021852231462-grenoble-ne-veut-plus-financer-la-lgv-lyon-turin-1214910.php (fr), www.cipra.org/it/notizie/bruxelles-esprime-critiche-alla-politica-alpina-dei-trasporti, www.infosperber.ch/Artikel/Umwelt/Neat-mit-begrenztem-Verkehrsnutzen (de), www.infosperber.ch/Artikel/Umwelt/Neat-Guterverkehr (de), http://it.euronews.com/2015/02/24/torino-lione-per-hollande-non-ci-sono-piu-ostacoli/, www.stol.it/Artikel/Chronik-im-Ueberblick/Lokal/Letztes-Baulos-am-Brenner-Basistunnel-finanziert (de)

«Glamping» nelle Alpi slovene: un aspetto critico

In Slovenia un nuovo «Eco Resort» promette soggiorni di lusso in fattoria. A pochi chilometri di distanza le

Qui sono di casa tradizione e cultura autentiche: l'insediamento di alpeggi «Velika Planina» nelle Alpi slovene. © Špela Bokal, CIPRA Slovenija

autentiche baite dell'altopiano «Velika Planina» sono in attesa ospiti.

«Glamping», un neologismo composto dall'unione dei termini inglesi «Glamour» e «Camping», promette vacanze nella natura senza subirne gli effetti indesiderati. Questa tendenza si sta facendo strada anche nelle Alpi slovene. In un villaggio di 800 abitanti nei pressi di Kamnik, nel nord della Slovenia, su un terreno di un'ex azienda agricola sono in costruzione 30 confortevoli "baite di montagna" e 20 tende di lusso. Gli ospiti di «Glamping» sono attesi da una natura intatta per le escursioni a piedi e in bicicletta, uno zoo con animali autoctoni, una piscina con trattamento biologico delle acque e una spiaggia sul secondo fiume più pulito della Slovenia.

Mungere le vacche, produrre formaggio, accudire gli animali da cortile: agli ospiti saranno trasmessi anche i tradizionali lavori manuali e la cultura materiale locale. A tal fine è attualmente in corso una vasta campagna in tutto il Paese per cercare animatori e animatrici. Risulta tuttavia paradossale il fatto che a pochi chilometri di distanza, nell'altopiano di Velika Planina, si trovi uno degli insediamenti pastorali più grande e ricco di storia d'Europa, che ora viene riprodotto nel fondovalle.

«Sotto un mantello verde, si tratta qui di vendere natura e cultura a ospiti danarosi e ben disposti a spendere» riassume il progetto Annamarija Jere della CIPRA Slovenia. «Non si dovrebbe tuttavia perdere di vista un approccio rispettoso con la natura e la società". Solo in seguito si vedrà se si terrà realmente conto di tale auspicio.

La discussione sul turismo compatibile con la natura non è nuova e presenta numerosi aspetti controversi, che emergono anche nella strategia per il turismo della Slovenia. Da una parte si promuove, anche con grande efficacia, un turismo a contatto con la natura, rispettoso e sostenibile, dall'altra si punta a una crescita senza condizioni e a migliori collegamenti aerei. Resta da vedere se tra una decina di anni il cosiddetto «Eco Resort» potrà continuare a promuoversi vantando il secondo fiume più pulito della Slovenia.

Fonte e ulteriori informazioni: www.sloveniatimes.com/eco-resort-beneath-velika-planina-an-exquisite-experience-in-sustainability (en), www.kamnik.info/predstavitev-nastajajocega-eko-kampa-velika-planina-v-godicu (sl)

Parco nazionale dell'Adula: parto con complicazioni

Un gioiello naturale: l'altopiano della Greina si trova all'interno dell'area centrale del Parco

Il secondo Parco nazionale svizzero nasce da una nuova concezione della protezione della natura. Tuttavia, secondo l'Ufficio federale dell'ambiente, la Charta elaborata in un processo partecipativo è troppo limitata. Ha così reso un cattivo servizio al Parco dell'Adula?

Elaborato dal basso e non dettato dall'alto, il Parco dell'Adula ha preso gradualmente forma nel corso degli ultimi 15 anni. A differenza del precedente Parco nazionale della Bassa Engadina, nel secondo

dell'Adula. © Roland / Flickr.com

Parco nazionale svizzero si auspica un utilizzo economico che vada di pari passo con la tutela e la valorizzazione della natura e del paesaggio. La superficie di oltre 1.200 chilometri quadrati si estende su due cantoni e tre aree linguistiche. Nel nucleo di 145 chilometri quadrati si trova anche l'altopiano della Greina, che in passato avrebbe dovuto essere inondato.

Di recente i responsabili del Parco hanno ricevuto notizie da Berna: l'Ufficio federale dell'ambiente (Bafu) si esprime criticamente sulla Charta tre mesi dopo la scadenza della procedura di consultazione. La Charta è un piano di gestione per i primi dieci anni di esercizio e dovrebbe essere sottoposta al voto della popolazione dei 17 comuni interessati entro quest'anno. Il principale punto critico: viene contestata l'affermazione contenuta nella Charta secondo cui con l'istituzione del Parco nella zona periferica non saranno introdotti nuovi vincoli. Un voltafaccia inaspettato secondo Patrick Walser, responsabile della comunicazione presso il Parco Adula, dal momento che il Bafu è stato coinvolto in tutto il processo. I responsabili del Parco intendono tuttavia mantenere la Charta e il programma. «È un progetto dei comuni, non del Bafu». Resta da vedere quali conseguenze ci saranno per quanto concerne il finanziamento e l'auspicato marchio del Parco nazionale.

La presa di posizione del Bafu potrebbe favorire le voci critiche, teme Sep Cathomas, che in qualità di presidente dell'associazione «Pro Parc Adula» da anni cerca di convincere le persone del valore del Parco. «Occorre prima far comprendere i vantaggi, poi la gente può anche essere disposta ad accettare le limitazioni". Secondo Urs Tester dell'associazione ambientalista svizzera Pro Natura, è prima di tutto un problema di comunicazione. «Uno dei principali errori è sostenere: voi ricevete qualcosa, ma non dovete dare nulla in cambio». Si rammarica inoltre che nella Charta manchi il chiaro proposito di migliorare nel corso del tempo le condizioni del Parco rispetto agli obiettivi prefissati.

Fonte e ulteriori informazioni:

http://www.parcadula.ch/it/News/bottom-up.html?sl=it, www.pronatura.ch/news-it/items/si-alla-natura-si-al-futuro-della-regione, www.greina-stiftung.ch (de)

Il coworking e il cohousing si diffondono nelle Alpi

Nuove prospettive per le regioni periferiche nello spazio alpino. Un posto di lavoro in coworking. © Deskmag / Wikimedia Commons

A Bolzano nasce il primo progetto di coworking e cohousing del Sudtirolo. Proprio le regioni periferiche alpine si attendono nuove prospettive grazie a questi modelli innovativi.

Da Maribor/SI, a Villach/A, fino a Bad Tölz/D, Laax/CH, Vaduz/LI, Aosta/I e Manosque/F, in molte località alpine sorgono spazi dedicati al coworking. Recentemente, in un incontro delle Consulte giovani dell'Alto Adige/I con rappresentanti della Giunta provinciale, è stato lanciato un progetto che punta a sviluppare questi modelli innovativi all'interno di un edificio in precedenza utilizzato da una società telefonica a Bolzano.

Gli spazi di coworking sono locali adibiti ad uffici che possono essere presi in affitto in modo flessibile per un periodo limitato di giorni o mesi. Nelle città la tendenza si è affermata da tempo, nelle Alpi si sta diffondendo. I vantaggi sono evidenti: non solo si condividono i costi dell'infrastruttura, ma condividendo

il posto di lavoro, si acquisiscono anche nuovi contatti e nuove idee. Se oltre a ciò, sotto uno stesso tetto si riuniscono anche diverse competenze specialistiche e si pratica lo scambio, si può generare un effetto trainante. Proprio per le regioni periferiche dello spazio alpino, colpite dallo spopolamento, il modello potrebbe rivelarsi una valida opportunità per il futuro, in quanto luoghi e modelli di lavoro flessibili rendono possibile modalità di lavoro decentralizzate.

Il progetto sudtirolese prevede che accanto agli spazi di coworking si realizzi anche un cohousing. Il cohousing definisce insediamenti abitativi che promuovono e organizzano forme di coabitazione comunitaria con i vicini. Le case o gli appartamenti privati sono corredati da spazi comuni come la cucina, spazi di lavoro, biblioteche o asili a tempo pieno.

Fonte e ulteriori informazioni: www.provinz.bz.it/news/de/news.asp?art=544815 (de)

Nuovo inizio democratico: successi e false partenze

Nei vicoli di Saillans: qui i cittadini sono riusciti a mettere in pratica una democrazia partecipativa. © Isabelle Barruhet / flickr.com

Ogni notte a Parigi dalla fine di marzo le persone si riuniscono per «Nuit debout», per discutere di un mondo democratico, più rispettoso dell'ambiente e più giusto socialmente. Quello che nelle città francesi è un sogno, viene già sperimentato nella realtà in alcuni paesi alpini.

Il pensiero centrale del movimento di Parigi è che tutti i cittadini partecipino ai processi decisionali. Un piccolo villaggio nella regione Auvergne-Rhône-Alpes è già un passo più avanti. Nel paese di 1.200 abitanti di Saillans i cittadini hanno rimescolato la politica. La goccia che ha fatto traboccare il vaso è stata la prevista costruzione di un supermarket ai margini del paese con una decisione presa passando sopra le teste dei cittadini. È stata l'ultima di una serie di decisioni assunte dal sindaco di allora senza coinvolgere la popolazione – come troppo spesso è diventato abitudine nella politica francese. Dall'opposizione a un progetto si è sviluppato un movimento di cittadini, che ha poi trovato la sua legittimazione politica nelle successive elezioni. Ora non è più un singolo a decidere del destino del paese, ma gli abitanti di Saillans decidono insieme: in diversi gruppi di lavoro e organi senza un rigido ordine gerarchico. La costruzione del supermarket è stata frattanto respinta.

Altri comuni cercano di avviare processi partecipativi analoghi, anche se l'esito non sempre è così positivo, almeno non al primo tentativo. Samoëns, un paese dell'Alta Savoia di circa 2.200 abitanti, ha dovuto confrontarsi con un megaprogetto della catena di alberghi Club Med. L'investitore, con il sostegno del comune, vorrebbe costruire un complesso alberghiero con più di 1.000 posti letto, compresi 40 chalet di lusso. Anche in questo caso i cittadini hanno voluto partecipare attivamente al processo decisionale, non sono tuttavia riusciti a ottenere una legittimazione politica, quindi hanno cercato di intervenire nel processo con metodi giuridici. Per un certo periodo pareva che le obiezione presentate dai cittadini venissero accolte, ma pochi giorni fa è stato reso noto che inizieranno i lavori per la costruzione del complesso alberghiero. Senza che fossero fornite maggiori informazioni in merito ai processi decisionali e alle relative motivazioni.

Fonte e ulteriori informazioni: http://reporterre.net/A-Saillans-les-habitants-reinventent-la-democratie (fr), http://rue89.nouvelobs.com/2014/03/29/a-saillans-les-1-199-habitants-ont-tous-ete-elus-premier-tour-

251062 (fr), www.ledauphine.com/haute-savoie/2016/05/09/club-med-la-construction-va-finalement-pouvoir-debuter (fr)

Oh...

Le aziende devono asfaltare o cementificare i terreni non edificati.

Questo il suggerimento avanzato dalla sezione cuneese di Confindustria ai propri membri. L'intenzione è di evitare la perdita di diritti edificatori. Ciò per paura di una nuova legge attualmente in discussione presso il Parlamento italiano, che si propone di limitare il consumo di suolo e di convertire le superfici non ancora edificate in terreni agricoli. La misura preventiva dell'associazione di categoria degli imprenditori di Cuneo punta evidentemente a una seconda fase: le aree cementificate potranno in seguito essere destinate ad attività produttive. Non ci sarà da stupirsi se in futuro in Italia si vedranno molte superfici rettangolari cementificate o capannoni immancabilmente vuoti: lì sotto è sepolta la nuova legge – che voleva contenere il consumo di suolo.

www.grandain.com/2016/02/10/confindustria-cuneo-chiede-di-fermare-il-disegno-di-legge-sul-consumo-del-suolo/, www.salviamoilpaesaggio.it/blog/2015/07/paura-di-una-legge-sul-consumo-di-suolo-confindustria-cuneo-suggerisce-cementificazione-preventiva-dei-terreni/

Agenda

Regioni Alpine - Quale futuro? Il futuro delle Valli Alpine e il valore della Cultura, 16.06. - 19.06.2016, Maloja/CH, Organizzazione: CIPRA Svizzera, Mountain Wilderness Svizzera, Salecina Centro di formazione e vacanze. Ulteriori informazioni...

Servizi ecosistemici del bosco alpino: approcci, buone pratiche, esempi, 08.06.2016, Trento/IT, Organizzazione: Delegazione italiana in Convenzione delle Alpi, Provincia Autonoma di Trento. Ulteriori informazioni...

i giovani in vetta, 12.07.-13.07.2016, In diverse Aree protette e siti naturali delle Alpi, Organizzazione: ALPARC, Educ'Alpes. Ulteriori informazioni...

Festival Torino e le Alpi, 15.07. - 17.07.2016, Torino e le montagne del Piemonte/IT. Ulteriori informazioni...

III Incontro mondiale sui paesaggi terrazzati, 06.10. - 15.10.2016, Venezia/Padova e altre dieci località italiane, Organizzazione: International Terraced Landscapes Alliance Sezione Italia. Ulteriori informazioni...