



ALRA

Associazione  
Liberale Radicale  
per l'Ambiente

OPINIONI

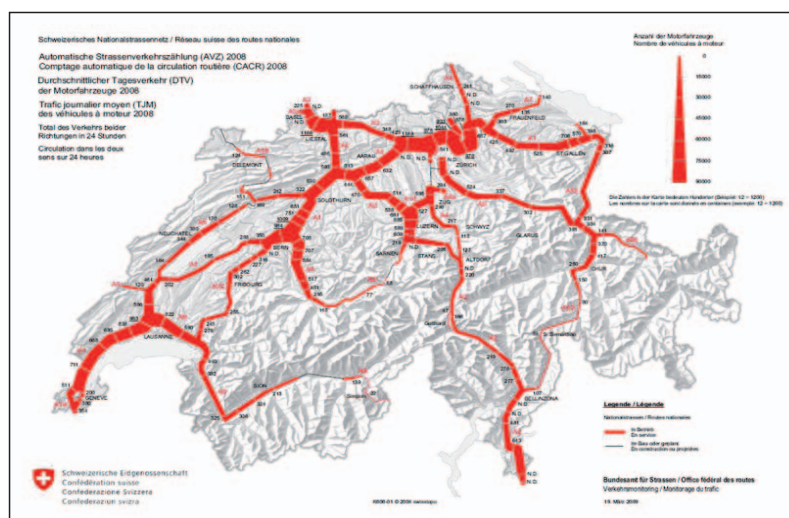
## Un nuovo tunnel... perché?

Katya Cometta e Antoine Turner, copresidenti ALRA

La prospettata chiusura della galleria autostradale del Gottardo motivata dalla necessità di risanare completamente il tunnel ha funto e funge tutt'ora da propulsione per il lancio di alcune rivendicazioni in ottica prevalentemente economica da parte del Ticino. Con il passare delle settimane sia le associazioni economiche sia i partiti di Governo sono partiti lancia in resta per lo più rivendicando un secondo tunnel, evitando di cogliere l'ambiguità relativa al numero di corsie. Concretamente, però, così facendo si è sistematicamente evitato il dialogo e la messa sul tavolo delle discussioni su tutte le variabili e tutte le possibilità di soluzione di un problema innegabilmente importante per il Ticino. Curioso, infatti, sarebbe ad esempio pensare o esser convinti che un raddoppio delle corsie non comportasse un aumento del traffico già ora di difficile gestione. Le condizioni di viabilità, ma anche di salute non sono più da sottovalutare: recenti studi dimostrano la correlazione tra malattie cardiovascolari, tumori, allergiche e gli agenti inquinanti provocati dal traffico.

Personalmente e a nome di ALRA, riteniamo che il momento per un "raddoppio semplice", con due tubi ad una corsia in ogni direzione non sia una soluzione sufficientemente affidabile: non crediamo alla volontà politica necessaria a

mantenere solo due corsie, ciò anche a fronte di inevitabili pressioni europee tese all'apertura di un canale di transito che i ticinesi non vogliono certamente. Inoltre mancano i finanziamenti: altre opere sono prioritarie per la Confederazione, ma anche per noi: per loro la mobilità dei grandi agglomerati, per noi AlpTransit a sud di Lugano. E' dunque necessario approfondire lo scenario ipotizzato da Iniziativa delle Alpi, analizzando le misure accompagnatorie e le reali ripercussioni per l'economia. Come sostiene il prof. Remigio Ratti, la chiusura della galleria stradale potrebbe essere una prova interessante, un test per nuove modalità d'uso per le vecchie linee ferroviarie. In alternativa una soluzione realistica potrebbe essere quella della costruzione di un secondo tunnel, con due sole corsie (una verso sud e l'altra verso nord), dotato di tutti gli accorgimenti indispensabili a garantirne la sicurezza in ogni momento. L'attuale galleria NON andrebbe risanata ma unicamente mantenuta agibile per i mezzi di soccorso. E' una delle proposte operative respinte dal popolo urano che, contrariamente al Ticino ha perfettamente compreso la necessità di evitare l'aumento di traffico attraverso il Gottardo. Bisognerà riproporla, negoziarla, discuterla includendovi tutte le misure ac-



compagnatorie necessarie a limitare i flussi di traffico. Prima di ciò, però, occorre comprenderne sia l'origine, sia la natura, così come il meccanismo di dipendenza dei vari settori specifici in Ticino dal traffico autostradale.

Vale la pena nuovamente ricordare, infatti, che il nostro è un traffico che ha principalmente quale origine o destinazione la Svizzera stessa. Quello di semplice attraversamento è decisamente contenuto. Il dato è essenziale per comprendere quel che accade anche in Ticino dove non corrisponde al vero che il traffico che ci invade quotidianamente sia un traffico parassitario, di transito dall'Europa per l'Europa. I dati statistici sono chiarissimi: l'87% delle persone in entrata nel nostro Paese ha quale destinazione la Svizzera. Delle circa 650'000 persone che varcano in entrata il confine elvetico ogni giorno il 34% è costituito da persone domiciliate in Svizzera che rientrano dall'estero, il 53% sono persone domiciliate all'estero che entrano in Svizzera brevemente (42%) o vi soggiornano per

più di un giorno (11%). Il restante 13%, e solo il 13%, è costituito da persone che si limitano ad attraversare la Svizzera. Il grafico allegato, per altro, evidenzia questo fenomeno in modo eclatante. E' partendo da questa constatazione che occorre rivedere i nostri preconcetti relativi anche alla prospettata chiusura del Gottardo. Il Ticino ha bisogno del collegamento per poter rimanere parte integrante della Confederazione. Quale collegamento sia migliore e soprattutto concretamente realizzabile è il vero nodo del problema. Ma stiamo attenti a non allargare l'imbuto al Gottardo, altrimenti l'attuale 13% crescerà in modo. Questo stesso senso di ragionamento deve poter essere compreso e fatto proprio anche dalle associazioni economiche, dai partiti, dal Governo e dal mondo turistico che più di tutti ha patito l'apertura del tunnel autostradale. Da allora, infatti, i pernottamenti alberghieri sono in costante diminuzione: trent'anni di calo dei pernottamenti il cui culmine positivo è, appunto, stato il 1981.

## Quanto è verde il mezzo di trasporto del futuro?

Massimo Mobiglia copresidente ALRA

E' stata presentata negli scorsi giorni a Zurigo, presso il centro di competenza sulla elettro-mobilità m-way, una vettura dimostrativa sviluppata dalla ditta ticinese Protoscar ([www.protoscar.com](http://www.protoscar.com)) sulla base di oltre 30'000 km di esperienze. Questo coupé con 2+2 posti completamente elettrico si è posto come obiettivo di offrire prestazioni eccezionali. Il telaio tubolare è stato direttamente progettato per un'auto elettrica; 3 motori per un totale di 420 kW di potenza garantiscono performance senza compromessi per raggiungere una velocità massima di 220 km/h con una autonomia di 200 km, accelerazione di 4.5 sec da 0-100 km/h. I consumi si attestano a ca. 99 kWh ogni km (le auto a benzina di piccola cilindrata parsimoniose sono attorno ai 4 l/100km) con un costo dell'energia di ca. 2.40 Fr./100km (piccole auto a benzina 7,20 Fr/100 km). Nello stesso giorno Bertrand Piccard è riuscito a fare realizzare il primo volo sperimentale del suo Solar Impulse nella tratta Payer-

ne-Bruxelles. Sono solo alcuni esempi di prodotti di punta nel campo della mobilità azionata da propulsori elettrici, nella realtà ve ne sono molti altri e vi sono già modelli prodotti in grande serie (Nissan, Renault, Think...), e la designazione di un modello di auto elettrica quale auto dell'anno 2011 ne è chiaro segnale, senza dimenticare i veicoli ibridi che vengono proposti da moltissime case automobilistiche. L'interesse è molto alto sia dal punto di vista ambientale, poiché diminuiscono localmente le emissioni di gas ad effetto serra, ma anche dal punto di vista economico, offrendo nuove nicchie di mercato. Da tempo i movimenti ambientalisti di centro, di cui siamo i degni rappresentanti in suolo ticinese, sono coscienti delle opportunità economiche dell'ecologia. Chi sa essere intraprendente (cfr. articolo di ottobre 2009 "Premio all'innovazione all'assemblea dei delegati a Stans") mosso da un vero spirito liberale e verde, ha grosse opportunità economiche.

"L'elettromobilità è divertimento, è uno stile di vita, che armonizza perfettamente il piacere di guidare e la coscienza ambientale". Così pubblicizza il centro di competenza sull'elettro-mobilità, dove è possibile apprendere da dove proviene la corrente ecologica, come impiegare le risorse in modo parsimonioso e come vengano riciclati i nostri veicoli nel pieno rispetto dell'ambiente. In una visione più ampia riteniamo sia indispensabile continuare a riflettere sul concetto di mobilità del domani. Con una rete stradale a volte al collasso è pensabile sostituire tutti i veicoli con motore a scoppio da veicoli elettrici o ibridi?

Per la qualità dell'aria la risposta è chiaramente positiva poiché l'efficienza energetica del motore elettrico risulta inoltre fino a quattro volte superiore a quella del motore a combustione ma vi è una dipendenza dall'approvvigionamento di energia elettrica continuando a prendere energia nucleare o dal carbone. Un interessante progetto della SUPSI, chiamato

Swiss 2 grid, sta sondando il potenziale di accoppiare un impianto fotovoltaico ad un veicolo elettrico quale possibilità di immagazzinamento di energia.

Con un veicolo ibrido si raggiungono invece obiettivi più ridotti in calo delle emissioni ma un vantaggio nel non utilizzo di energia nucleare o dal carbone. Per i tempi di percorrenza delle tratte stradali invece assolutamente no. Per diminuire le code l'offerta del traffico pubblico deve essere competitiva con il traffico individuale.

Le soluzioni ai problemi della mobilità della nostra società non possono essere trovate in modo unilaterale, per cui sia l'auto elettrica, sia il mezzo pubblico sono parti essenziali. Chi è veramente intraprendente riuscirà a sviluppare ulteriori forme di riduzione della problematica della mobilità. Ne abbiamo veramente necessità!

## Paesaggio e ripari fonici: perché sostenere la petizione?

Giovanni Poloni\*

Nelle ultime settimane si è parlato molto del tratto di ferrovia che si affaccia direttamente sul Golfo del Basso Ceresio tra Mendrisio e Capolago. Sono rimasto favorevolmente colpito dal sostegno ricevuto da parte della popolazione e dalle Autorità di Mendrisio e Riva San Vitale. L'Ufficio Federale dei trasporti, al contrario, ha dimostrato una totale chiusura di fronte al malcontento sollevato e alla ricerca di una soluzione per questi 500 metri di territorio pregiato, appellandosi (a torto o a ragione) ad una decisione del 2006 cresciuta in giudicato. Si vuole rimediare ad un errore con un altro errore. La petizione chiede alle autorità Cantionali di tentare un'ulteriore mediazione con l'UFT in modo da rimpiazzare i ripari fonici con dei pannelli con più superficie trasparente in modo tale che chi transiti a piedi, in bicicletta, ma anche in auto (turisti), possa godere della vista sul magnifico Golfo e sul Monte San Giorgio, patrimonio dell'UNESCO. I ripari sono stati attesi per oltre 30 anni. Il processo decisionale è stato lungo e articolato, irto di difficoltà e di dialogo (i pannelli trasparenti erano già considerati eccezione nel 2003). Con la Petizione si vuole inoltre stimolare il dibattito sul tema dell'inserimento nel paesaggio di tali opere, in modo tale che le autorità seguano con maggior attenzione tali progetti condotti su mandato della Confederazione. In altri Cantoni certe soluzioni non sarebbero mai state permesse. A Lugano e Bellinzona recentemente alcuni consiglieri comunali hanno sollevato le loro perplessità alle autorità Cantionali. In qualità di co-promotore sono convinto che con la giusta volontà politica, Comunale, Cantonale e Federale si possa rimediare a degli errori e a tutelare maggiormente un tratto di Lago unico al mondo, che ha già concesso molto in nome del progresso, trascurandone le potenzialità paesaggistiche.

\*consigliere comunale  
PLR Mendrisio

### Un E-Bike Park anche in Ticino

Con una trentina di punti di noleggio in alcuni alberghi e campeggi del Cantone oltre che nelle stazioni, il Ticino da fine maggio disporrà di un e-park di biciclette elettriche a disposizione dei turisti. Il progetto, lanciato da Rent a Bike, è nato in stretta collaborazione con Ticino Turismo e propone una serie di percorsi selezionati fra i migliori presenti nel panorama territoriale ciclistico ticinese. Le 150 biciclette elettriche sono prenotabili nelle principali stazioni FFS da Airolo a Chiasso e presso i partner alberghieri che hanno aderito al progetto. Quello del Canton Ticino è il terzo e-Bike Park realizzato in Svizzera, dopo quelli del Giura e dell'est della Svizzera. Maggiori informazioni su [www.e-bike-park.ch](http://www.e-bike-park.ch) (purtroppo solo in lingua tedesca).