



ALRA

Associazione
Liberale Radicale
per l'Ambiente

OPINIONI

Strategia nazionale della mobilità

Nuovi scenari ipotizzabili in vista della provvisoria chiusura del San Gottardo

Antoine Turner, copresidente ALRA

La possibile chiusura del San Gottardo per i noti lavori di manutenzione offre l'occasione per una discussione sulla strategia della mobilità nel quale posizionare questo evento.

Economiesuisse critica le eccessive sovvenzioni al trasporto pubblico, argomentando che già oggi i costi dovrebbero spingere gli utenti ad utilizzare i mezzi pubblici invece dell'auto privata. La conclusione è la richiesta di un sistema di "road pricing" che integri le visioni di trasporto privato e collettivo e tassi ambedue le forme di trasporto in base ai costi che provoca. Sicuramente la domanda di mobilità è in crescita e va frenata facendo leva sui prezzi, sugli incentivi fiscali e su una pianificazione urbanistica mirata. Proprio per questo il Consiglio Federa-

le nel recente studio "Strategiebericht zur Zukunft der Infrastrukturnetze" prende in considerazione la sostituzione di diverse tasse infrastrutturali con una tassa sulla mobilità che interesserebbe i tratti stradali e ferroviari più utilizzati che promettono di risparmiare tempo.

Da liberale non posso che concordare sul fatto che, laddove possibile, il mercato deve poter agire, facendo pagare alla mobilità i suoi costi pieni: anche quelli all'ambiente, alla salute, nonché quelli dovuti agli intasamenti. E' anche vero che la sovvenzione dei mezzi pubblici non funziona ad esempio in molte zone discoste e fuori dagli orari di punta dove tutti usano per comodità l'auto e chi non la possiede è meglio (e più economicamente) servita da un taxi.

La chiusura del San Gottardo autostradale proprio nel momento dell'apertura di AlpTransit potrebbe dare l'impulso per una riduzione della nostra dipendenza dal traffico stradale con il nord delle Alpi.

Remigio Ratti, in un'intervista pubblicata alcune settimane fa da "LaRegione" sosteneva che "di fronte al riaccendersi del dibattito attorno alla realizzazione di un secondo tunnel autostradale, la prevista chiusura della galleria stradale potrebbe invece costituire un interessante test per l'utilizzo della vecchia e della nuova linea quale possibile alternativa all'aumento delle capacità stradali."

Analizzando le tipologie di traffico che sarebbero toccate da una chiusura provvisoria del Gottardo ci si accorge che le soluzioni esistono, almeno parzialmente.

Industria: in questo settore varrebbe la pena pensare a modelli di trasporto ferroviario diversi: se anche il settore ferroviario avesse i giusti incentivi e operasse con lo stesso dinamismo degli autotrasportatori si troverebbero soluzioni rapidamente e con gli incentivi giusti. Potrebbero ad esempio tornare d'attualità modelli di trasporto per spedizioni espresso con treni combinati passeggeri-merci.

Il traffico passeggeri: AlpTransit rappresenterebbe una vera rivoluzione culturale per la Svizzera e in



particolare per il Ticino: con una percorrenza Lugano-Zurigo di 1 ora e mezza, il Ticino diventerà un po' periferia di Zurigo. Già oggi l'automobile non è in alcun modo

solo dalle lunghissime code al Gottardo, ma anche dall'intasamento generale di moltissimi altri tratti, ad esempio nel Mendrisiotto o nel Locarnese. In fu-

AlpTransit rappresenterà una vera rivoluzione culturale per la Svizzera e in particolare per il Ticino

economicamente competitiva e anche sulle medie-lunghe distanze dove la convenienza e l'abitudine giocano un ruolo più importante ci si muove molto meglio con la combinazione treno+car sharing.

Questo vale anche per i turisti che vengono in Ticino. Oggi le loro vacanze sono rovinate non

turo potranno arrivare in treno e decideranno poi se prendersi un'auto (magari elettrica) o una bicicletta per gli spostamenti locali. Interessante in questo senso il dato dei pernottamenti in Ticino che nel dopoguerra è aumentato fino a culminare all'apertura del tunnel autostradale del Gottardo. Da allora sono costante-

mente diminuiti. Segno che bisogna lavorare per farli restare: se proprio dobbiamo dipendere da soggiorni brevi, allora dobbiamo assicurarci che non arrivino in auto, intasando ulteriormente le nostre strade. Anche qui AlpTransit e la chiusura del tunnel ci possono dare lo spunto per un cambiamento vero.

Prima di discutere di raddoppi, va dunque ricordato che un aumento del traffico in Ticino non è tollerabile e che la legge federale chiede espressamente la diminuzione del transito di merci su strada attraverso le Alpi.

Per realizzare questi obiettivi vanno analizzate tutte le misure necessarie e utili in questo senso, quali il miglioramento delle rampe di accesso a AlpTransit per il traffico merci, la predisposizione di navette per il trasbordo di veicoli, l'aumento dell'offerta di car sharing sia a sud sia a nord del Gottardo. E bisogna soprattutto cambiare la costituzione per permettere un mobility pricing (come auspicato da Economiesuisse) o pedaggi. E' dunque necessario che alcuni gruppi di lavoro che integrino i punti di vista ticinesi con quelli confederati competenti si dedichino al più presto a studiare questi scenari.

Senza queste premesse qualsiasi ipotesi di raddoppio è una minaccia al nostro territorio, ma anche al nostro sistema consensuale.

Opinioni e richieste

INCENTIVI ENERGETICI

E' sottoforma di controprogetto all'iniziativa popolare generica "per il risparmio energetico e la riconversione energetica degli alloggi" presentata nel gennaio del 2009 che il Consiglio di Stato ha varato una modifica della Legge sull'energia che pone le basi per un duraturo finanziamento dei provvedimenti previsti dalla politica energetica cantonale. In particolare il Governo chiede di introdurre il principio di promozione tramite incentivi delle misure di politica energetica contenute nel Piano Energetico cantonale attualmente in consultazione, unitamente all'assegnazione di un credito quadro periodico gestito nell'ambito del Piano finanziario. Nel concreto, in Consiglio di Stato presenterà un messaggio con la richiesta di un primo credito quadro quadriennale di 25 milioni di franchi, cui, a dipendenza dell'andamento delle finanze cantonali, ne potrebbero seguire altri con l'obiettivo di raggiungere i 50 milioni in 10 anni. ALRA sostiene l'operato del Governo e saluta con favore la presa di coscienza della necessità di sensibilmente limitare i consumi e gli sprechi energetici da parte delle autorità cantonali. (kc)



100 E SOLO 100

Il Consiglio di Stato ed il DATEC hanno saggiamente deciso di ricorrere contro la decisione del Tribunale amministrativo federale che ha annullato la decisione dell'Ufficio federale delle strade di abbassare a 100 km/h la velocità massima consentita nel tratto autostradale a sud del ponte di Melide. E' quanto ALRA ha fortemente chiesto all'indomani della sentenza del TAF che non ha considerato correttamente tutti gli elementi determinanti, e citato, tra l'altro una decisione precedente dell'Ustra che lo stesso TAF aveva successivamente riconsiderato. Ricordiamo che, contrariamente a quanto pleonasticamente affermato dalle associazioni di categoria, è scientificamente provato che una diminuzione della velocità diminuisce l'emissione dei precursori inquinanti. La decisione dell'Ustra è giustificata e, per altro, già applicata in altre zone sensibili della Confederazione. Tale misura, lo ricordiamo, è altresì prevista dal Piano di risanamento dell'aria del Mendrisiotto adottato nel 2005. (kc)

Rifiuti: i tre livelli di Lugano

La città ha varato con successo un nuovo concetto di smaltimento

Roberto Badaracco, membro comitato ALRA

Al di là della tanto dibattuta introduzione o meno di una tassa sul sacco a Lugano e della relativa messa in vigore di uno specifico regolamento, con risvolti politici tutti da decifrare, da tempo la città ha pianificato ed implementato una strategia vincente ed innovativa, quella dei cosiddetti tre livelli.

Questo concetto, ampiamente collaudato, sta dando frutti positivi e si fonda sul principio della separazione e del riciclaggio dei rifiuti con l'obiettivo di diminuirne costantemente il quantitativo e di essere capillarmente presenti sul territorio per rendere il miglior servizio possibile al cittadino. Esso consiste: 1° livello conte-

nitori interrati per i rifiuti solidi urbani (RSU), e in parte vetro e carta, distribuiti in tutti i quartieri cittadini proporzionalmente alla popolazione presente; 2° livello presenza di ECOPUNTI, strutture più grandi, per i RSU, il vetro, la carta, l'alluminio, la latta e le pile, disseminati in almeno ogni quartiere, in quelli più grandi anche due; 3° livello presenza di ECOCENTRI, vere e proprie centrali con possibilità di riciclare ogni rifiuto, compresi gli ingombranti e quelli speciali, oggi a Molino Nuovo, Pregassona, Breganzona e Barbengo con quattro moderne e frequentate strutture.

Oltre 300 contenitori interrati RSU sono già operativi da qual-

che anno, ed altamente apprezzati, soprattutto nella vecchia Lugano. Per completare l'opera si prevede di installarne altri 400, ripartiti in maggioranza nei nuovi quartieri della "Porta sud" della città, ovvero Barbengo, Carabbia, Pambio Noranco e Pazzallo, finora ancora sprovvisti. Recentemente, lo scorso 6 settembre, il Consiglio comunale di Lugano ha accolto all'unanimità una richiesta di credito di quasi 4 milioni di franchi proprio per l'estensione di questi manufatti. I suoi vantaggi sono molteplici. Ogni cittadino può smaltire i rifiuti prodotti dietro l'angolo, senza lunghi percorsi e in maniera quasi impercettibile. Sono finiti i tempi in cui davan-

ti alle case sostavano per lunghi periodi orrendi sacchi dei rifiuti, maleodoranti e putrefatti. La città ne guadagna in immagine, in pulizia ed ordine.

Gli Ecopunti ed Eco centri sono le fabbriche cittadine del riciclaggio. Stanno riscontrando un enorme successo e tramite la consegna di apposite tessere ai residenti sussiste un concreto controllo degli accessi e si evitano gli abusi. Questa strategia mira a premiare il cittadino responsabile e a tutelare adeguatamente l'ambiente secondo i principi liberali radicali.