



ALRA

Associazione
Liberale Radicale
per l'Ambiente

Efficienza del parco veicoli svizzero

L'iniziativa SUV proibisce l'importazione di mezzi con emissioni di CO2 superiori a 250 g

Massimo Mobiglia, copresidente ALRA



Il controprogetto all'iniziativa anti-SUV è una proposta liberale

Nel gennaio 2010 il Consiglio federale ha presentato un controprogetto all'iniziativa popolare "per dei veicoli rispettosi delle persone". Questo controprogetto si prefigge di abbassare le emissioni dei nuovi veicoli immatricolati in Svizzera a 130 g di anidride carbonica per ogni chilometro percorso, entro il 2012 per allinearsi con i confinanti paesi europei.

L'iniziativa soprannominata "anti SUV" chiede invece di introdurre una restrizione assoluta all'importazione di veicoli le cui emissioni di CO2 siano superiori a 250 g indipendentemente dal calibro dell'autovettura stessa, come pure di veicoli il cui peso superi i 2200 kg o che emettano particelle fini superiori ai 2.5 milligrammi per chilometro. La parte più discutibile dell'iniziativa si propone poi di proibire quelle auto il cui frontale porti pericolo per ciclisti, pedoni o altri.

Anziché porre un vincolo assolutista, il controprogetto stabilisce di abbassare le emissioni medie del nuovo parco veicoli.

La commissione preposta del Consiglio Nazionale, che parallelamente sta analizzando la nuova legge sul CO2, ha però proposto nell'aprile 2010 di non accettare neppure il controprogetto in quanto riteneva che questo traguardo fosse troppo ambizioso. A detta di questa un obiettivo proponibile in Svizzera, vista la composizione attuale del proprio parco veicoli e vista la conformazione del territorio alpino, sarebbe stato

a 150 g di CO2 al km. A dimostrazione che questa argomentazione non regge vi sono le statistiche che dimostrano che la stragrande maggioranza dei SUV è immatricolata nei cantoni di pianura, raggiungendo dei picchi nei comuni più benestanti.

Durante la sessione parlamentare di settembre del Consiglio Nazionale, in cui si è discusso di questa iniziativa, il PLRS è stato sotto particolare osservazione, ma non unicamente dai movimenti di protezione del clima ma bensì anche dai propri delegati. Infatti, nell'assemblea del PLRS tenutasi a Lugano nel giugno di quest'anno, una delle poche misure che sono state approvate concerneva l'adozione di un obiettivo climatico nell'ambito della mobilità privata motorizzata: questo traguardo corrisponde all'abbassamento medio delle emissioni di CO2 del nuovo parco veicoli a 130 g/km già entro il 2015. Esattamente lo stesso obiettivo proposto dal controprogetto, ed esattamente

l'obiettivo deciso dalla UE. Molti delegati PLRS si aspettavano quindi che il proprio gruppo votasse l'attuazione del controprogetto.

In diverse occasioni, durante il dibattito, è stato citato il documento votato a Lugano, sia dai parlamentari PLRS sia da quelli di altre frazioni, sollevando diversi contrasti.

La frazione PLRS in commissione ha dal canto suo però deciso di sostenere, in altro modo e con una tempistica allungata di due o tre anni, il traguardo dei 130 g/km. Questa mancata osservanza per quanto deciso dall'assemblea ha irritato diversi parlamentari liberali. Nella votazione finale il Consiglio Nazionale ha accettato la proposta, del capogruppo PBD, di entrare in materia e di rimandare per analisi alla Commissione del Nazionale il controprogetto per abbassare le emissioni medie del nuovo parco veicoli elvetico a 130 g/CO2 al km entro il 2015. Questa soluzione non è stata votata dalla maggior parte

dei Consiglieri Nazionali liberali, che volevano invece respingere il controprogetto. Quindi in chiaro contrasto con quanto votato dai delegati.

Il PLRS stupisce sia per poca disponibilità manifestata a Lugano per chi voleva proporre misure ambientali più coraggiose (e su questi molti delegati hanno scritto alla presidenza), sia per la poca congruenza con la quale la decisione sul controprogetto varata dall'assemblea non è stata accettata.

Infatti molte misure concrete proposte da delegati liberali, non sono neppure state prese in considerazione, nonostante fossero moderate e assolutamente imposte diversamente da quella dei movimenti di sinistra. Le proposte liberali cercano di tenere in considerazione tutti gli interessi, ma sempre avendo come fine quello di migliorare la qualità di vita nel nostro paese. Il controprogetto all'iniziativa anti-SUV è una proposta liberale poiché non introduce una proibizione assoluta ma permette ancora, a chi lo ritiene indispensabile, di consumare di più. Inoltre allinea la Svizzera con l'UE e rispetta lo spirito dell'attuale legge sul CO2.

ALRA si augura che questa legge sia accettata e che la frazione liberale dimostri in futuro maggior coraggio civico e si attenga almeno alle aspettative dei propri delegati e della propria base.

Mobilità lenta sempre più popolare

A Lugano la mobilità ciclabile rappresenta una valida opzione di spostamento

Roberto Badaracco, membro comitato ALRA e capogruppo PLR in Consiglio comunale di Lugano

Negli ultimi anni in tema di mobilità e di mobilità si è viepiù affermato il concetto di complementarità fra i diversi vettori di trasporto: mobilità lenta, trasporto collettivo e circolazione veicolare. Il concetto di "mobilità lenta" o dolce si sta rilevando un indispensabile tassello di un più complesso mosaico, quello del miglioramento della gestione del traffico nei centri urbani e nelle vicine periferie. Essa consiste nell'utilizzo di mezzi di locomozione che per loro stessa natura sono più lenti per rapporto a quelli usuali, quali le biciclette, le biciclette elettriche o lo spostarsi semplicemente a piedi, ma più vantaggiosi sotto molteplici punti di vista. A Lugano questi principi sono codificati nel Piano Viario del Polo (PVP) che persegue una gestione coordinata della mobilità incentivando un uso razionale dei diversi mezzi di trasporto, e a livello cantonale nella dettagliata scheda M10 del Piano

direttore (PD) espressamente dedicata alle piste ciclabili su strada e ai percorsi ciclabili fuori strada, al traffico pedonale e ciclabile.

L'utilizzo della bici dal punto di vista ecologico è una scelta molto responsabile



La mobilità lenta possiede molteplici vantaggi: dall'unire un'attività sportiva che tiene in forma e rigenera la salute, al fatto di avere un bassissimo impatto ambientale. L'utilizzo della bici non produce scorie né inquina l'aria e pertanto dal punto di vista ecologico si tratta di un'opzione altamente

responsabile e consapevole, rappresentando un concreto contributo alla diminuzione dell'inquinamento dell'aria e al miglioramento della vivibilità di una città. In base a precise statistiche emerge che la bicicletta in città è il mezzo più efficiente in assoluto. In un raggio fra 0 e 6 km è più veloce di qualsiasi altro mezzo, generalmente più comoda in quanto non vincolata a problemi di parcheggio o di passaggio in aree chiuse al traffico, più ecologica e decisamente più economica. In più incide positivamente sulla bellezza di una città rendendola meno soffocante, più a misura d'uomo e più sicura.

La maggiore difficoltà per una città come Lugano è quella di innestare su un contesto urbano già saturo delle aree dedicate al solo passaggio delle biciclette. Molte città svizzere ed europee da anni hanno attivato con successo apposite ciclo piste e reti a mobilità lenta nella loro pianifi-

cazione stradale. Diventa così possibile muoversi in tutti i punti di una città non solo mediante il trasporto pubblico o le autovetture, queste ultime sconsigliate per i lunghi tempi di percorrenza, ma anche attraverso questo canale privilegiato, non obbligatoriamente di fianco alla rete stradale ordinaria, ma talvolta anche con percorsi immersi nel verde o in settori non trafficati.

Ciò ne accresce l'attrattiva e, come risaputo, quando sussiste un'alternativa efficiente e ben ramificata, gli utenti la sfruttano e, dopo un periodo di prova, può dimostrarsi un'alternativa molto interessante e concorrenziale. A Lugano il cammino è ancora lungo ma già si vedono i primi risultati. Sarà importante procedere con determinazione sulla strada intrapresa.

Cambiano i tempi, cambiamo mentalità

Il PLR deve cambiare registro per tenere maggiormente in considerazione i temi ambientali nella valutazione globale dei vari problemi, non solo per garantire la sostenibilità del suo operato, ma per evitare che progetti importanti per il paese rischiano di rimanere senza soluzione o essere rimandati in modo importante.

Ne è stata la dimostrazione la V95, che bocciata sonoramente in votazione popolare, ha permesso una discussione che porta oggi a proposte più condivisibili e sostenibili grazie a nuovo processo decisionale avviato dal DT. Un "decorso" che ALRA e altri avevano previsto... Lo stesso errore si sta delineando per il Gottardo: il raddoppio appare improvvisamente di tale importanza per il Ticino che un "piano B" o misure fiancheggiatrici non sono neppure prese in considerazione. Il partito sembra non chinarsi neppure sul problema e si affida interamente all'opinione di organizzazioni economiche che hanno un metro improntato solo ai loro interessi.

Il PLR deve riuscire a staccarsi da queste (legittime) opinioni di parte e formulare in modo più autonomo le proprie strategie, imparando che non si è sempre "per" o "contro" un progetto. Dovrebbe inoltre ricordarsi di Franco Zorzi, che con la proposta legge urbanistica fece un grosso sforzo per salvaguardare il territorio. Uno sforzo vanificato dal referendum che vide coinvolte anche le associazioni economiche. Meglio dunque fare le cose bene che schierarsi per una causa legittima ma con un progetto mal fatto. La popolazione ha infatti capito che il territorio è ridotto a uno stato pietoso e che il traffico sta bloccando il Cantone e non ci sta più. Ascoltiamo dunque le necessità dell'economia, ma misuriamole con le necessità e i diritti delle prossime generazioni, verificandone anche la fattibilità politica. Una nuova mentalità è particolarmente necessaria per risolvere i problemi di traffico: bisogna forse costruire qualche strada o circonvallazione, ma soprattutto bisogna convincere la gente a lasciare a casa l'auto, o meglio a rinunciare almeno alla seconda auto in famiglia. La crescente popolarità del "car sharing", testimonia del fatto che è un'opzione da incoraggiare! (at)

