

POLITICA AMBIENTALE

Per rallentare siamo in tempo

La Consigliera Nazionale per i Verdi Franziska Teuscher e le misure contro il surriscaldamento terrestre

Ida Moresco

La Svizzera interna sembra rendersene conto solamente adesso, mentre dalle nostre parti se ne parla ormai da anni. E solo ora che il problema è diventato nazionale, ne è aumentata l'importanza, e di colpo i telegiornali e i giornali d'Oltre Gottardo la segnalano come notizia del giorno: le polveri fini sono molto al di sopra dei limiti ritenuti sopportabili, con picchi di 150µg/mc laddove ne sono consentiti (il limite è stato stabilito dall'Ordinanza federale contro l'inquinamento atmosferico) solamente 50 (per la cronaca, a Chiasso in data 20 gennaio se ne sono registrati più di 175 - ma è un dato approssimativo, poiché il grafico arrivava solamente a 175!).

Non esagera più chi afferma che siamo in una situazione d'emergenza e che quindi urgono misure. Vi è chi si batte già da anni affinché, almeno a livello federale, si intraprenda qualcosa di costruttivo per arginare quello che sembra un disastro ambientale annunciato e ormai confermato da scienziati, governi ed esperti di tutto il mondo. Fra queste persone coraggiose, disposte ad esporsi, vi è la Consigliera Nazionale per i Verdi e presidente dell'ATA (Associazione Traffico e Ambiente) bernese Franziska Teuscher, incontrata recentemente in occasione di una sua visita alla sede dell'ATA e del WWF a Bellinzona.

Signora Teuscher, è dall'estate del 2004, con un record di calura che ha toccato tutta l'Europa, che la Confederazione è accusata dalle associazioni ambientaliste a intervalli più o meno regolari di non fare abbastanza per proteggere il delicato equilibrio delle Alpi. Anche i fondi per il sostegno dell'ambiente sono stati tagliati. Si tratta di un'accusa giustificata?

- Sì, credo che l'accusa secondo cui il Parlamento non farebbe abbastanza per la protezione dell'ambiente è assolutamente giustificata, in questo senso abbiamo un esempio di estrema attualità: la tassa sul CO2 è stata reputata non applicabile al gasolio. Ormai ci troviamo confrontati con dei segnali gravissimi direttamente derivanti dal degrado ambientale, ma non li prendiamo in alcun modo sul serio. È giunto il momento che la Svizzera agisca. Il surriscaldamento terrestre non è più solamente una teoria, ma un fenomeno dimostrato. Poiché il Parlamento agisce poco, è molto importante il lavoro dei gruppi ambientalisti.

Questa mancanza di volontà di intervento è attribuibile solamente, e come sempre, ai fattori economici che devono avere la precedenza su tutto il resto?

- Certo, il motto è sempre lo

stesso: ogni cosa deve avere un tornaconto economico. Purtroppo molti politici non riescono a pensare più in là delle prossime elezioni. È però provato che le misure a lungo termine, proprio quelle che richiedono coraggio e i cui risultati non sono immediatamente riconoscibili, sono alla lunga quelle più paganti, con benefici per la salute che non sono da sottovalutare.

Ciò che si può osservare è che tutti lanciano l'allarme non appena si verifica una catastrofe (vedi le inondazioni dell'estate 2005), ma poi, più ci si allontana temporalmente da quanto successo, meno vi si pensa, arrivando a non prestarvi più alcuna attenzione. Purtroppo non vi è una sensibilità né economica né politica. Ci terrei però a ricordare che proprio Klaus Schwab, fondatore del Forum Economico Mondiale di Davos, nell'edizione del 2005, fra i cinque temi importanti del mondo su cui urge chinarsi al più presto, elencava quello della protezione ambientale.

Cosa potrebbe convincere l'economia ad agire diversamente intraprendendo una nuova via?

- Basterebbe che capisse il potenziale economico insito nella protezione ambientale. Le nuove tecnologie implicano



nuovi posti di lavoro, che alla Svizzera porterebbero enormi vantaggi, anche perché il nostro paese fa veramente fatica a tenere il passo con l'economia globale. Peccato non sfruttare le nostre risorse di know how tecnologico per applicarle nel campo dell'ambiente.

Intervenire sul traffico

È ancora «difficile» essere ambientalisti in ambito politico? Si viene sempre presi sul serio dalle altre forze in Parlamento?

- Purtroppo in Parlamento non riscuotiamo una grande attenzione, capita a volte persino di essere derisi. Ma a livello cantonale nel 2003 non c'è stato alcun partito che abbia guadagnato tanti voti quanto i Verdi, e se la gente li vota, significa che ci crede. Questo mi dà la motivazione per continuare a impegnarmi in ciò che faccio.

Il traffico nel nostro Paese aumenta inesorabilmente e a tratti esponenzialmente. Questo trend non è in contraddizio-

ne con l'intento, perlomeno dichiarato, di migliorare la situazione ambientale nazionale?

- Esisterebbero delle misure per la creazione di una mobilità sensata, occorre solamente applicarle. Riflettiamo su questo fatto: nelle città circa un terzo dei tragitti è inferiore ai 4 chilometri. Tutti si troveranno d'accordo sul fatto che si tratta di una distanza facilmente percorribile in bicicletta. Si potrebbe quindi ad esempio stimolare il traffico delle biciclette. Ma non fermiamoci alle biciclette: anche il traffico motorizzato può essere monitorato. Ai motori diesel si possono applicare dei filtri e poi, ovviamente, è necessario investire maggiormente nel potenziamento del mezzo pubblico.

Non si può nemmeno fare a meno di riprogettare la pianificazione del territorio. Sono troppi i rischi legati alla costruzione di nuove strade. Se penso che la costruzione dell'autostrada Bellinzona-Locarno potrebbe portare alla fusione dei due agglomerati, mi rendo conto che questo non è accettabile: il

prezzo da pagare per la costruzione di una nuova arteria è troppo alto.

AVANTI va avanti

Dopo la clamorosa bocciatura del controprogetto all'iniziativa AVANTI nel febbraio del 2004, come è evoluto l'approccio alla progettazione, rispettivamente alla costruzione di nuove strade in Svizzera?

- Ora si cerca di realizzare i progetti stradali attraverso il fondo per le infrastrutture, con il rischio sempre crescente, attraverso la frammentazione dei progetti, di avvicinarsi ai contenuti di AVANTI. Occorre anche dire che i procrastinatori del controprogetto non prendono completamente sul serio la volontà popolare espressa nel 2004, sostenendo che AVANTI è stato rifiutato solamente perché conteneva il progetto di raddoppio del Gottardo.

Qual è il vero stato di salute del nostro Paese?

- Trovandosi la Svizzera in una regione alpina, non assistiamo a una reazione ambientale immediata, e ciò è proprio nella natura di una conformazione di questo tipo. In compenso, quando infine avvengono, i cambiamenti sono tanto più violenti. I ghiacciai ormai stanno scomparendo, e questo è un dato di fatto. In questo campo non possiamo ormai più intervenire, perché assistiamo al risultato di quanto fatto negli anni Sessanta/Settanta.

Lo possiamo constatare tutti: frane, lavine e inondazioni sono sempre più frequenti. Bisogna dunque mettere in atto al più presto delle misure di protezione. Il processo non lo possiamo ormai più fermare, ma possiamo almeno tentare di rallentarlo. È vero che globalmente in Svizzera si gode di una buona aspettativa di vita, ma sono in aumento le malattie alla vie respiratorie e a quelle circolatorie. Che ne sappiamo noi delle conseguenze che potrà avere a lungo termine la continua esposizione dei bambini ad aria altamente inquinata?

Come giudica le recenti campagne del WWF, etichettate da molti come puro ecoterrorismo?

- La campagna è giusta, perché occorre scuotere la gente. È però importante che non sia unicamente intimidatoria, poiché deve anche spiegare alla gente come può agire concretamente nella sua quotidianità, come comportarsi se vuole dare un apporto al miglioramento ambientale. Ognuno di noi può fare qualcosa, per cominciare basterebbe abbassare il riscaldamento da 22° a 20°C...

NELLE FOTO: in alto a destra, la Consigliera Nazionale e presidente dell'ATA Franziska Teuscher; sotto, nelle cartine si può vedere con chiarezza come la via più breve fra Como e Varese passi proprio attraverso il Mendrisiotto.

NUOVE ARTERIE

A394, un favore all'Italia?

Il controverso progetto della Pedemontana

Le notizie dalla vicina Penisola si susseguono a ritmo serratissimo. Una volta ci comunicano che «questa strada non s'ha da fare», un'altra invece si sostiene che le quattro corsie sarebbero già in arrivo alle porte del confine di Gaggiolo. Ci riferiamo ovviamente alla famosa-famigerata Pedemontana, che partendo da Varese, dovrebbe giungere fino al confine svizzero, per ivi idealmente congiungersi con la Stabio-Est Gaggiolo, anche nota come A394, ormai già da anni nell'occhio del ciclone, fra le altre cose per i costi che la sua realizzazione comporterebbe. Il tracciato che dall'attuale uscita della super-

strada in zona Punto Franco a Stabio porterebbe fino al confine con l'Italia costerebbe (per una lunghezza complessiva di poco più di tre chilometri) qualcosa come 150 milioni di franchi (per il cui finanziamento si spera in Berna).

Stando alle ultime notizie dall'Italia, il programma della Legge Finanziaria 2006 avrebbe stabilito l'erogazione dei fondi necessari alla realizzazione della Pedemontana e della Brescia-Bergamo-Milano (si parla di 200 milioni di euro all'anno per 15 anni). Per i procrastinatori del progetto A394 il la da parte italiana rappresenta un'occasione imperdibile di

l'arteria che porta ad Alessandria.

Per gli oppositori (finora la maggioranza, come hanno dimostrato qualche anno fa la votazione consultiva a Stabio e qualche mese fa la risoluzione approvata dal Consiglio Comunale di Ligornetto) una strada in più, che prevederebbe a lungo termine anche un potenziamento della dogana e un inevitabile aumento delle sostanze inquinanti, peraltro già massicciamente presenti nell'aria della regione. Ma vi è di più, e ora anche le cartine geografiche (nonché qualche emissione televisiva trasmessa da reti private della vicina Penisola) parrebbero dimostrarlo: la Pedemontana non sarebbe che il collega-



mento più veloce - ed economico, poiché per vocazione le strade su suolo elvetico sono gratuite - tra l'agglomerato di Como e quello di Varese. Dunque l'annoso problema di traffico esistente fra le due città lombarde troverebbe la propria soluzione ideale (e a costo zero) nientemeno che su suolo elvetico.

Si stima che circa 20'000 veicoli transiterebbero giornalmente per la Svizzera usufruendo del nuovo collegamento.

Alla luce di quanto affermato sopra dalla Consigliera Nazionale Franziska Teuscher, ci si chiede ora se non sia il caso di concentrarsi unicamente sulla realizzazione e il potenziamento della linea ferroviaria Malpensa-Lugano, che peraltro gode già di buone probabilità di realizzazione.

