WWF Svizzera italiana

Risoluzione dell'assemblea dei soci

L'assemblea generale del WWF Svizzera italiana ha deciso in data 24 aprile 2015 all'unanimità di sostenere la seguente risoluzione

Introduzione

Il trasporto di merci che transita attraverso le Alpi su strada danneggia esseri umani, animali e piante nel delicato ambiente alpino e lungo tutti i percorsi di transito tra Chiasso e Basilea/Sciaffusa. Per questo motivo e a più riprese il Popolo svizzero ha espresso chiaramente il proprio pensiero: le Svizzere e gli Svizzeri vogliono che le merci vengano trasbordate sulla rotaia e che la regione Alpina venga protetta. Per questo motivo hanno inserito nel 1994 la Protezione delle Alpi nella Costituzione federale.

Invece di portare a compimento la volontà popolare, il Consiglio federale e la maggioranza del Parlamento tergiversano da anni. Anzi, fanno addirittura di peggio. Il doveroso risanamento della galleria autostradale del Gottardo viene utilizzato come cavallo di troia per costruire un secondo tubo al Gottardo. In questo modo la capacità di transito sarà raddoppiata a suon di miliardi, acciaio e cemento. La promessa della Consigliera federale Leuthard, che ogni tunnel verrà utilizzato soltanto su una corsia, è una promessa vana e dopo pochi anni dal raddoppio nessuno se la ricorderà più.

Decisione

L'assemblea dei soci del WWF Svizzera italiana si oppone alla costruzione di un secondo tubo autostradale al Gottardo e al conseguente raddoppio della capacità stradale sotto le nostre Alpi.

Spiegazioni

1. Il raddoppio del tunnel sotto al Gottardo attirerebbe in tempi molto brevi un numero sempre maggiore di veicoli. Ben presto a essere raddoppiati sarebbero i transiti dei mezzi pesanti, e di conseguenza ci sarebbe un raddoppio degli incidenti, del rumore lungo le vie di transito, dell'inquinamento dannoso per le persone e per il clima. La qualità di vita verrebbe dimezzata, e questo non solo nei Cantoni Ticino e Uri, ma su tutto l'asse autostradale elvetico.
2. Nel 2016 (tra un anno) verrà inaugurata la nuova linea ferroviaria di AlpTransit. Il Ticino avrà a disposizione una infrastruttura avveniristica e straordinaria che permetterà di rivedere

completamente il concetto di trasporto delle merci e dei passeggeri. Il popolo svizzero ha investito 20 miliardi di franchi nel tunnel di base del Gottardo, e lo ha fatto affinché le merci fossero definitivamente trasferite dalla strada alla ferrovia. Il raddoppio del tunnel autostradale sabota definitivamente la politica di trasferimento decisa dal popolo svizzero e renderebbe AlpTransit un fallimento solenne

3. Le alternative al raddoppio esistono e costano 3 miliardi di franchi in meno della costruzione e gestione di un secondo tunnel. I camion in transito possono essere caricati su AlpTransit da frontiera a frontiera, i camion del traffico interno possono essere caricati a Biasca sfruttando le strutture esistenti. Nessun esproprio di terreni, nessun aumento del numero di binari a Biasca. Per le auto d'estate il tunnel sarà aperto e d'inverno un moderno sistema di treni navette permetterà di passare sotto le Alpi più velocemente che guidando. I soldi risparmiati al Gottardo potranno essere utilizzati nei luoghi critici della circolazione stradale, per esempio nel Locarnese, nel Mendrisiotto e nel Malcantone.
4. Se si costruisse una seconda galleria stradale, questa non sarebbe pronta prima del 2027. Per poter gestire in sicurezza la galleria esistente fino a quel momento, bisognerebbe procedere a un risanamento provvisorio. Secondo il Consiglio federale ciò implica la chiusura totale del tunnel per quattro mesi e mezzo (140 giorni). Durante questo periodo non sarebbero ancora disponibili neppure alternative su ferrovia. Le auto e i camion potrebbero raggiungere il Ticino solo passando dal San Bernardino o facendo lunghi giri. Se si rinuncia a un secondo tubo, i lavori di risanamento possono cominciare prima e un moderno sistema di trasbordo su treni-navetta smaltisce il traffico delle auto e dei camion.
5. E' appurato che il tunnel attuale necessita interventi urgenti di rifacimento della soletta per una durata stimata dei lavori di 140 giorni. Per contro i lavori più impegnativi, che comporterebbero la chiusura del tunnel per tre anni, sembrerebbero dettati da semplici adeguamenti alle norme europee (innalzamento della soletta intermedia, aumento della pendenza trasversale della carreggiata, canali separati per l'evacuazione). Il WWF chiede pertanto un approfondimento sulla reale necessità di eseguire i lavori di adeguamento alle norme europee.

In breve: la salute degli esseri umani e dell'ambiente ha la precedenza sulle pretese e sugli interessi finanziari delle lobby degli autotrasportatori e degli impresari costruttori. Le merci, soprattutto quelle in transito, possono e devono essere trasportate in modo sicuro, rapido e ecologico con il treno e non devono più transitare sulle nostre autostrade.

Bellinzona, 24 aprile 2015

Massimo Mobiglia

Presidente WWF Svizzera italiana

Francesco Maggi

responsabile WWF Svizzera italiana