

## «La politica di trasferimento svizzera è un modello di successo»

*Jon Pult, Presidente dell'Iniziativa delle Alpi*

Oggi, 25 anni fa, è stato un giorno storico. Si votava sull'«iniziativa popolare per la protezione della regione alpina dal traffico di transito» - e i votanti espressero un chiaro Sì! È stata una grande sorpresa poiché il Consiglio federale e i partiti borghesi avevano preso posizione contro l'iniziativa delle Alpi. Anche da parte delle più consolidate associazioni ambientaliste all'inizio c'era poco sostegno. In genere, allora era raro che le iniziative popolari trovassero una maggioranza. Tanto più bisogna dar peso a questo Sì alla prima iniziativa popolare proveniente dalla regione alpina.

Negli anni '80 nelle valli alpine c'era una certa agitazione: dall'apertura della galleria stradale del Gottardo e di quella del San Bernardino il traffico pesante cresceva fortemente in Ticino, Uri e nei Grigioni. Lo stesso pericolo incombeva sul Vallese, dove si portava avanti la progettazione per l'A9. Con azioni dalle forti immagini e un impegnato lavoro con i media, le iniziative e gli iniziativaisti sono riusciti a far conoscere il problema della valanga di camion anche agli abitanti delle zone di pianura.

Da allora la protezione delle Alpi è ancorata nella Costituzione svizzera e la politica di trasferimento elvetica è diventata un modello di successo. Senza l'iniziativa delle Alpi oggi avremmo una situazione come al Brennero, dove ogni anno transitano 2 milioni di camion – tendenza in crescita. Attraverso le Alpi Svizzere oggi il 70% delle merci è trasportata con la ferrovia. Con ciò la Svizzera è cima solitaria in tutto l'arco alpino: in Austria la porzione ferroviaria è circa del 30%, in Francia a malapena del 15%.

Cosa determina questo modello di successo? Nel 1992 la Svizzera ha approvato la costruzione della NTFA, per mettere a disposizione l'infrastruttura per il trasferimento delle merci sulle rotaie. Decisivo è però stato che la politica abbia deciso misure per il trasferimento. E in questo l'associazione Iniziativa delle Alpi ha sempre avuto un ruolo di pioniere con le sue idee e proposte:

- ha sviluppato la borsa dei transiti alpini, che dal 2008 è ancorata nella legge sul trasferimento del traffico merci.
- Si è sempre messa in rete con gli attori degli altri paesi alpini e dell'UE, per promuovere la protezione dell'intero arco alpino.
- Ha avversato tutte le proposte politiche che volevano annacquare il divieto di circolazione notturna e domenicale.
- Ha sempre sottolineato che i controlli del traffico pesante servono ad assicurare pari condizioni fra strada e ferrovia e perorato la costruzione di centri di controllo lungo tutti gli assi di transito.

Queste misure rendono più concorrenziale il trasporto delle merci sulle rotaie anche dal punto di vista economico.

Solo nella votazione sul raddoppio della galleria stradale del Gottardo l'associazione Iniziativa delle Alpi ha dovuto incassare una sconfitta. L'allora Ministra dei trasporti Doris Leuthard è riuscita, con un trucco giuridico, a strappare un Sì alla popolazione. Una seconda canna di galleria è da costruire, ma si userà solo una corsia. L'Iniziativa delle Alpi ora sorveglia con occhi d'aquila che, non ostante la seconda canna di galleria, la capacità stradale al Gottardo non venga aumentata – proprio nel senso dell'articolo sulla protezione delle Alpi, che da 25 anni è fissato nella Costituzione svizzera.

Alla votazione del 1994 io avevo solo 10 anni. La trasmissione «Arena» della televisione svizzero-tedesca sull'iniziativa delle Alpi è però il mio più vecchio ricordo politico. Il battibecco fra i fautori Andrea Hämmerle e Hansruedi Stadler nonché il Ministro dei trasporti Adolf Ogi è stato affascinante. L'Iniziativa delle Alpi mi ha accompagnato durante tutta la mia vita politica. Continueremo a lottare e non cederemo sulla protezione delle Alpi.

*Berna, 20 febbraio 2019*