

COMITATO D'AZIONE CANTONALE CONTRO IL CAOS NELLA COSTRUZIONE DELLE STRADE NAZIONALI

Casella postale 731, 6901 LUGANO
Tel. 091 / 23 14 01

PERCHE' CAMBIARE UNA PROCEDURA CHE DA' SODDISFAZIONE ?

Franz Weber, il cui nome è legato a numerose azioni che non incontrano sempre l'approvazione dei cittadini interessati, si è fatto apostolo dell'ecologia e della protezione dell'ambiente, lanciando l'iniziativa "democrazia nella costruzione delle strade nazionali", che è stata depositata nel mese di luglio del 1974, con 67.817 firme valide.

Questa iniziativa intende dare maggiori competenze all'Assemblea federale, le cui decisioni dovrebbero essere sottoposte al popolo se lo richiedono 50.000 cittadini o 8 cantoni.

Le Camere federali hanno respinto questa iniziativa e molte istituzioni hanno già espresso il loro parere contrario. Nel suo intervento al Consiglio degli Stati, il Consigliere federale Hans Hürlimann ha, tra l'altro, affermato: "Non so se si potrebbe immaginare una procedura migliore di quella che usiamo attualmente e che consiste nell'ascoltare tutti coloro (in particolare a livello comunale) che hanno richieste da formulare in merito alle strade nazionali". In tal modo sono stati liquidati non pochi problemi.

Sarebbe, quindi, molto meno democratico dare tutti i poteri alla sola Assemblea federale per la pianificazione delle strade nazionali la cui necessità è ormai indiscutibile. La procedura attuale, basata sulla legge federale dell'8 marzo 1960, prevede 4 tappe per la realizzazione delle strade nazionali:

- il piano direttore, di competenza dell'Assemblea federale, che fissa il tracciato generale e il tipo di strada nazionale da costruire;
- il progetto generale, di competenza dei cantoni e sottoposto al Consiglio federale accompagnato dal preavviso dei comuni e dei governi cantonali, che indica il tracciato più preciso della strada, dei raccordi e dei nuovi modi di circolazione;
- il progetto definitivo, di competenza dei cantoni e reso pubblico, che è elaborato dai governi cantonali, i quali tengono in considerazione eventuali opposizioni. Il progetto definitivo è sottoposto al Dipartimento federale dell'interno per l'approvazione. A questo punto sono definitivamente fissati il tracciato e il genere di costruzione;

- la costruzione e la manutenzione delle strade nazionali spettano ai cantoni.

Evidentemente questa procedura - la quale non esclude le possibilità di ricorso e di opposizione che risultano dai diritti popolari - permette ai cantoni, ai comuni e alla Confederazione di collaborare in maniera stretta. Mette poi l'accento sui contatti stretti tra tutti gli interessati, compresi i proprietari fondiari.

Se le competenze fossero trasferite alle Camere, questi contatti perderebbero importanza ed efficacia, il che nuocerebbe alla vera democrazia.

Cerchiamo infatti di immaginare quale sarebbe la nuova procedura, centralizzatrice al massimo, che potrebbe generare scrutini popolari in grado di eliminare sezioni intere di autostrade. E, ciò che ci sembra ancora più grave, pensiamo all'azione di potenti macchine che demoliscono opere e tratti già costruiti con grandi spese, le quali hanno il torto di non essere gradite da una categoria della popolazione.

Il momento sembra mal scelto per chiedere, nel modo più serio del mondo, dato che è stata scelta la via dell'iniziativa, che si demoliscano opere che son costate somme importanti alla comunità.

Non proponendo alcun controprogetto all'iniziativa, le autorità federali hanno tuttavia trovato soluzioni che evitano i difetti delle proposte dei promotori dell'iniziativa, cioè la distruzione di tronchi già costruiti, lo spezzettamento di una rete di autostrade che deve essere concepita su scala nazionale, l'impossibilità giuridica di applicazione e il rilancio inutile di problemi di minoranze. Questa soluzione prevede un riesame di 6 sezioni contestate. Fino alla decisione del Parlamento, queste sezioni non potranno diventare oggetto di alcuna decisione di esecuzione. Come si vede, la legislazione attuale permette di prendere tali misure. Non è dunque necessario complicarla fino al punto di renderla quasi inapplicabile.

* * *