

COMITATO CANTONALE CONTRO ASSURDI "VICOLI CIECHI"

C.P. 2336 - 6901 Lugano - 091 231402

Votazione federale del 1. aprile 1990

DOCUMENTAZIONE SULLE INIZIATIVE "TRIFOGLIO"

Iniziative popolari "Trifoglio":

- "Per un paesaggio senza autostrade tra Morat e Yverdon"
- "Per un Knonaueramt senza autostrade"
- "Per un paesaggio senza autostrade nella regione dell'Aar tra Bienne e Soletta/Zuchwil"

SOMMARIO:

1. Storia	pagina	1
2. Dibattiti in seno al Parlamento federale		2
3. Testi delle tre iniziative		3
4. Obbiettivi delle iniziative		3
5. Argomenti particolari contro le tre iniziative		4
6. Argomenti generali contro le tre iniziative		8
7. Risposte alle affermazioni degli iniziattivisti		10
6. Conclusioni		12

Allegati

1. STORIA

Con il decreto del 21 giugno 1960, le Camere federali hanno definitivamente fissato il tracciato generale delle strade nazionali. Esso è stato prolungato a tre riprese: tunnel stradale del San Gottardo, circonvallazione di Zurigo e Transgiurana. Nel 1977, il Consiglio federale, attraverso una mozione, è stato incaricato di riconsiderare sei tronchi contestati:

N1:	Yverdon-Avenches
SN1/SN3 Zurigo:	Hardturm-incrocio di Letten-Sihlhölzli
N4:	Wettswil-Knonau
N6:	Wimmis-Zweisimmen-La Lenk-tunnel del Rawil-Uvrier (N9 Vallata del Rodano)
N7:	Müllheim-Kreuzlingen
N9:	Lausanne est: Corsy-Perraudettaz

Dopo riesame, tutte le tratte sono state riconfermate con decreto federale del 19 dicembre 1986 (decreto federale sulle strade nazionali) ad eccezione di quella della N6. Alcune tratte hanno subito modifiche concernenti il tracciato e la classificazione. Nel frattempo, il 26 febbraio 1978, il popolo (con il 61,3% di no) e i cantoni (22) hanno chiaramente rifiutato l'iniziativa che chiedeva maggiore democrazia nella costruzione delle strade nazionali. Occorre rilevare, d'altro canto, che per ciò che concerne la tratta della N1, i cittadini vodesi hanno rifiutato, alla fine d'autunno 1982, un'iniziativa popolare cantonale che si opponeva a questo tracciato.

Attualmente, il Consiglio federale non intende estendere la rete stradale al di là delle tratte da costruire, così come sono state confermate nel 1986. Esso reputa in questo modo di contribuire alla lotta contro l'inquinamento dell'aria. Il governo aspetta la realizzazione di ferrovia 2000 per vedere se è necessario o meno prevedere un'estensione della rete delle strade nazionali al di là di ciò che già sin d'ora è stato previsto e accettato dalle Camere federali. Tuttavia, se nuove tratte dovessero avverarsi necessarie, ad esempio la seconda galleria del San Gottardo, dovrebbe essere fornita la prova del bisogno e messa sul piatto della bilancia con gli interessi connessi con la protezione dell'ambiente (cfr. messaggio del Consiglio federale del 25 gennaio 1989).

L'Associazione svizzera del traffico (AST), constatando come le tratte mancanti della rete delle strade nazionali erano mantenute nel programma di costruzione, ha deciso di lanciare quattro iniziative congiunte, che mirano a impedire la costru-

zione delle tratte contestate. Appoggiata nella sua raccolta di firme dal WWF e dalla Società per la protezione dell'ambiente, essa, il 21 luglio 1987, ha depresso presso la Cancelleria federale quattro iniziative popolari:

- "Per un paesaggio senza autostrade tra Morat e Yverdon"
- N1 (138'836 firme)
- "Per un Knonauseramt senza autostrade" - N4 (134'447 firme)
- "Per un paesaggio senza autostrade nella regione dell'Aar tra Bienne e Soletta/Zuchwil" - N5 (133'061 firme)
- "Per un canton Giura senza autostrade" - N16 (132'564 firme)

Vista la fortissima opposizione incontrata nel Giura, gli iniziativaisti, il 21 agosto 1989, hanno ritirato l'iniziativa contro la Transgiurana (N16).

2. DIBATTITI IN SENO AL PARLAMENTO FEDERALE

Nel suo messaggio del 25 gennaio 1989, il Consiglio federale raccomanda il rifiuto di queste iniziative e rinuncia a opporre loro un controprogetto. Le Camere federali (nell'autunno 1989 il Consiglio nazionale e nell'inverno 1989 il Consiglio degli Stati) hanno seguito le raccomandazioni del Governo e hanno votato il rifiuto delle tre iniziative restanti. I risultati delle votazioni finali:

Iniziativa contro la N1: Consiglio nazionale 93 contro 45;
Consiglio degli Stati 38 contro 5

Iniziativa contro la N4: Consiglio nazionale 91 contro 48;
Consiglio degli Stati 38 contro 5

Iniziativa contro la N5: Consiglio nazionale 95 contro 49;
Consiglio degli Stati 38 contro 5.

Testi delle tre iniziative

Iniziativa popolare federale "per un paesaggio senza autostrade tra Morat e Yverdon"

La Costituzione federale è completata come segue:

Art.36 bis cpv.7 (nuovo)

7 Tra Morat e Yverdon non può essere costruita né esercitata alcuna strada nazionale.

Iniziativa popolare federale "per un Knonauer Amt senza autostrade"

La Costituzione federale è completata come segue:

Art.36 bis cpv.8 (nuovo)

8 Il Knonauer Amt (distretto di Affoltern ZH) rimane libero da strade nazionali. Raccordi alle medesime non possono essere esercitati né nel Knonauer Amt, né nel Comune di Birmensdorf ZH.

Iniziativa popolare federale "per un paesaggio senza autostrade nella regione dell'Aar tra Bienne e Soletta/Zuchwil"

La Costituzione federale è completata come segue:

Art.36 bis cpv.9 (nuovo)

9 Tra Zuchwil e Bienne non può essere costruita né esercitata alcuna strada nazionale che attraversi i distretti di Bucheggberg, Lebern ed il circolo di Büren.

4. OBIETTIVI DELLE INIZIATIVE

Obiettivo delle tre iniziative è di cancellare dalla rete delle strade nazionali e impedire dunque la costruzione delle seguenti tratte:

N1 Morat-Yverdon (47 km)

N4 Wettswil-Knonau (13,5 km)

N5 Bienne-Soletta/Zuchwil (23 km)

Gli argomenti degli autori e dei sostenitori di queste iniziative riguardano innanzitutto la protezione del paesaggio e dell'ambiente. Per essi, la rete delle strade nazionali può perfettamente rimanere incompleta.

5. ARGOMENTI CONTRO LE TRE INIZIATIVE

a) Tratta della N1 fra Yverdon e Morat

Gli esperti federali hanno definito tre principali assi di strade nazionali in Svizzera romanda, in funzione della ripartizione dei differenti centri d'attività: la N1 per collegare Ginevra a Berna, passando da Yverdon e Morat; la N12, che proviene dal Vallese e conduce a Berna attraverso Vevey e Montreux; la N5 che deve servire il piede del Giura da Neuchâtel a Soletta, passando per Bienne. Queste tre strade sono indispensabili per collegare le differenti regioni fra loro da una parte, ma soprattutto per assorbire un traffico di transito importante, che ancora oggi intasa alcuni agglomerati.

Questi collegamenti non sono doppianti. La N12 è una strada nazionale di seconda categoria, che collega il Vallese, la regione lemanica di Vevey-Montreux e l'altopiano svizzero. Le sue dimensioni sono ridotte e presenta dislivelli e curve molto accentuate, che rendono la sua utilizzazione più difficile nel periodo delle intemperie e particolarmente in inverno.

Il ruolo della N5, dal canto suo, è quello di servire le zone particolarmente eccentriche del piede del Giura, di cui costituisce il solo collegamento previsto con il Nordest della Svizzera, cioè con Basilea e Zurigo.

La N1, da parte sua, è considerata come la principale strada nazionale svizzera, la sola in grado di assolvere il ruolo di trasversale Est-Ovest in seno alla rete stradale; la trasversale Nord-Sud da Basilea a Chiasso è assicurata dalla N2. La tratta contestata fra Morat e Yverdon è di una lunghezza di 47 km. La N1 dal Lago Lemano al Lago di Costanza raggiungerebbe,

una volta terminata, la lunghezza di 390 km. Sarebbe assolutamente aberrante rinunciare a colmare la lacuna che si presenta. In questo caso, numerosi chilometri di autostrada già costruiti non potrebbero mai assolvere appieno il ruolo di convogliamento del traffico; un ruolo che è assegnato alla trasversale autostradale Est-Ovest.

La ragione d'essere di una tratta fra Morat e Yverdon ha d'altra parte motivi anche più locali. In effetti, i comuni della Broye soffrono attualmente di una saturazione del traffico. E' questo il caso di Cheyres, Font, Avenches, Domdidier, Payerne, per non citare che alcuni esempi. Tutta la regione della Broye conta sul completamento della N12 per vedersi sollevata da un certo numero di disturbi. Gli effetti sono importanti, poiché il dirottamento del traffico sulla N1 potrebbe raggiungere il 70% nella regione di Avenches, il 45-50% attorno a Payerne, l'80% sulla strada Estavayer-le-lac.

Infine, per ciò che concerne i danni all'ambiente, essi dovrebbero essere ridotti al minimo per ciò che riguarda la tratta autostradale i cui impatti saranno attentamente studiati. Per contro, le modifiche, forzatamente più anarchiche, che bisognerà apportare alla rete esistente se la N1 non fosse completata fra Yverdon e Morat, causerebbero danni sicuramente più importanti.

b) Tratte della N4 fra Wettswil e Knonau

La tratta della N4 prevista fra Wettswil e Knonau non assicura solo il collegamento fra Zurigo, il distretto del Knonau e la regione di Cham, Baar e Zugo; essa è anche destinata a collegare la regione di Zurigo (aeroporto di Kloten compreso) a Lucerna, al San Gottardo e al Ticino. Inoltre, essa è parte integrante della rete europea (E41) che collega il Sud della Germania al Meridione dell'Europa.

Questa tratta è stata determinata solo dopo studi di numerose varianti, che necessitavano lo scavo di una galleria. Il progetto attuale è stato deciso dopo essere stato esaminato per ciò che concerne la sua necessità e la ragionevolezza del suo tracciato. La commissione di esperti incaricata di esaminare i tratti di strade nazionali si è pronunciato in suo favore, così come, a quell'epoca, lo ha fatto anche la commissione federale di pianificazione.

L'iniziativa "per un Knonauer Amt senza autostrade" presentata, d'altro canto, una disposizione praticamente impossibile da realizzare. Essa impedisce qualsiasi raccordo alle strade nazionali nel distretto di Knonau e sul territorio di Birmensdorf. Senza dubbio, gli autori dell'iniziativa si immaginano di poter ridurre in questo modo il traffico stradale. A voler ben vedere, questa disposizione avrebbe come conseguenza l'impedimento per il traffico di transito di usufruire di un'autostrada. Le strade regionali di certo non ne sarebbero avvantaggiate, al contrario. Non è creando ostacoli al traffico che si riduce la circolazione.

Ognuno è perfettamente cosciente del fatto che occorrerà fare di tutto per evitare al massimo i danni al paesaggio, quando si tratterà di realizzare il progetto. Si è partiti da un progetto iniziale, che avrebbe necessitato, in terreno, di una superficie di 68 ettari. Sono stati fatti grandi sforzi per ridurre questo bisogno a 50 ettari, dei quali la maggior parte è ubicata su terreni già riservati a questo scopo. Con l'impedimento della costruzione di questa tratta, l'iniziativa ostacola nel contempo il raccordo delle strade collettrici regionali alle più vicine uscite d'autostrada e un necessario collegamento fra la Svizzera centrale da una parte, la Svizzera orientale e il Nordest del paese d'altra parte. Il traffico sarà così costretto a utilizzare la rete locale e regionale, con la saturazione che fatalmente ne deriva.

c) tratta della N5 fra Bienne e Soletta/Zuchwil

La N5 è destinata ad assorbire il traffico che proviene dal Giura. La circolazione è aumentata con una proporzione fortemente superiore alle previsioni e località come Bienne, Pieterlen, Lengnau, Grenchen, Soletta subiscono danni da cui sarebbero considerevolmente sollevate una volta completata la tratta di N5 fra Bienne e Soletta. Inoltre, la strada cantonale attualmente utilizzata denuncia un tasso di frequenza degli incidenti inquietante, tasso che sarebbe nettamente al ribasso se la strada nazionale fosse completata come previsto.

Il previsto collegamento dovrebbe raccordare Yverdon a Luterbach (ognuna di queste due località è collegata alla N1) passando da Neuchâtel, la Neuveville, Bienne e Soletta. E' dunque la regione ai piedi del Giura, certamente poco dotata in vie di comunicazione, che potrebbe trovarsi collegata direttamente all'Altopiano e alla Svizzera tedesca. La N5 dovrebbe

servire a raccogliere il traffico proveniente dalle strade principali e nazionali (N16) e ridistribuire questo traffico sulla grande trasversale N1. Essa è dunque un anello indispensabile della rete stradale nazionale e svolge, nei confronti delle regioni periferiche, un ruolo di collegamento vitale sul piano economico e sociale.

Inoltre, la circolazione sempre più densa, e i disturbi che ne derivano, specialmente nei dintorni di Neuchâtel e di Bienne, non potranno essere diminuiti se la tratta mancante della N5 non sarà costruita. Occorre sapere che al momento attuale una sola strada serve il piede del Giura, attraversando numerose località da Bienne a Soletta. Tutti questi comuni desiderano la tranquillità che potrebbe essere apportata loro dal completamento della N5. Infine, occorre tenere in debito conto anche i pericoli che attualmente presenta una circolazione caotica: la frequenza degli incidenti è diventata inquietante, mentre la strada nazionale permetterebbe di ridurre notevolmente il tasso.

D'altro canto, sarebbe particolarmente ingiusto che una regione che ha incontrato notevoli difficoltà economiche e che ha fatto grandi sforzi per ritrovare un ritmo di crescita sufficiente si veda privata delle vie di comunicazione indispensabili al mantenimento e allo sviluppo delle sue attività. Si sa perfettamente che le regioni servite dalle autostrade beneficiano di un notevole slancio economico, che va a profitto di tutti i suoi abitanti.

Per ciò che concerne la protezione del paesaggio, si farà tutto, come del resto anche per le altre tratte, affinché la strada nazionale non attraversi né zone abitate né riserve naturali protette o zone di svago. La superficie necessaria alla costruzione del tratto corrisponde a circa 100 ettari, di cui la parte essenziale già è stata acquisita a questo scopo.

Tre tratte indispensabili

Che si consideri la N1, la N4 o la N5, un dato è certo: queste tre strade nazionali si rivelano preziosissime vie di comunicazione. Esse assicurano un collegamento indispensabile fra tutte le regioni linguistiche del paese.

Le tratte contestate dalle iniziative "Trifoglio" si rivelano necessarie per decongestionare il traffico regionale divenuto ormai troppo denso, rumoroso e inquinante. Si sa che le strade nazionali presentano un tasso di incidenti che, proporzionalmente alla lunghezza della rete, è molto inferiore a quello delle strade cantonali o comunali. Si può dunque affermare che, offrendo al traffico di transito la possibilità di approfittare di una rete infine completa di strade nazionali, si migliorerà sensibilmente la sicurezza sulle strade.

Infine, la protezione del paesaggio sarà sempre presente fra le preoccupazioni di coloro che saranno incaricati di realizzare i progetti definitivi. Le tecniche moderne, la legislazione sulla protezione dell'ambiente e la sensibilizzazione della popolazione a questo problema sono, a questo riguardo, le migliori garanzie affinché i paesaggi siano preservati al grado massimo.

6. ARGOMENTI GENERALI CONTRO LE TRE INIZIATIVE

Una rete efficiente

La rete delle strade nazionali è stata concepita come un tutto armonico, destinato a collegare le differenti regioni del paese fra loro. Vie di comunicazione efficienti sono un elemento indispensabile alla vita del paese, permettono di lottare contro l'isolamento di alcune regioni e offrono una libertà di circolazione che tutti desiderano. Per il momento, questa rete è incompleta. Se dovesse rimanerle, le tratte già costruite non saranno mai utilizzate in modo ottimale.

Strade sovraccariche

Le strade nazionali hanno il principale scopo di alleggerire il traffico sulle strade comunali e cantonali e di eliminare i disagi subiti all'interno delle agglomerazioni e dei villaggi che, in mancanza di vie di comunicazione adeguate, si vedono attraversati quotidianamente da interminabili file di vetture e di autocarri, con l'inquinamento e il rumore che ne derivano.

Regioni sfavorite

Sia la regione del piede del Giura sia quella della Broye dipendono, per il loro sviluppo economico, dai collegamenti stradali rapidi con il resto del paese. E' a questo bisogno che devono rispondere la N5 e la N1. Da parte nostra, si tratta di testimoniare la nostra solidarietà confederale. Le tratte che gli autori delle iniziative "Trifoglio" vogliono impedire di costruire sono esattamente quelle che permetterebbero, per esempio, di far uscire il Canton Giura dal suo isolamento, di facilitare le sue attività economiche, e dunque di creare posti di lavoro, nella regione a Sud del Lago di Neuchâtel e particolarmente nella Broye.

Strade nazionali contro l'inquinamento

Attualmente, alcune località non servite dalle strade nazionali devono subire un traffico locale molto importante, noioso e inquinante. Ne sanno qualcosa gli abitanti delle nostre regioni ticinesi, quando ancora la N2 non era completata. La concentrazione del traffico stradale in prossimità dei luoghi abitati espone la popolazione al rumore e alle emissioni di gas di scarico. Ebbene, la missione delle strade nazionali consiste proprio nel convogliare i veicoli che non hanno nessun bisogno di attraversare le agglomerazioni, ma che cercano, al contrario, vie rapide per recarsi da una parte all'altra del paese.

Le iniziative che, con il pretesto di proteggere il paesaggio e l'ambiente, vogliono impedire la costruzione delle tratte mancanti della rete stradale provocano, al contrario, un aumento dei danni e non risolvono nulla nell'ambito dei problemi attuali di inquinamento. Se esse fossero applicate, il traffico non diminuirebbe di certo, mentre ne risulterebbe un intasamento ulteriore delle strade già sovraccariche. Queste iniziative perseguono traguardi esattamente opposti a quelli che vorrebbero raggiungere.

Strade nazionali e sicurezza

Tutti i tecnici della circolazione sanno che i veicoli che si spostano abbastanza rapidamente ma senza contraccolpi cau-

sano meno incidenti di quelli che viaggiano sulle strade intasate, a velocità inferiori, ma molto irregolari. Con il suo completamento, la rete delle strade nazionali sarà attrattiva ed efficiente e si porteranno miglioramenti sensibili alla sicurezza stradale, per il benessere dei pedoni e degli utenti delle due ruote, che, attualmente, devono fare le spese della saturazione delle strade cantonali e comunali in alcune regioni.

Collegamenti fra regioni

Così come a suo tempo i ticinesi hanno rivendicato, a giusta ragione, collegamenti rapidi con il resto della Svizzera, oggi è la Svizzera romanda che desidera stabilire e mantenere tutte le occasioni di relazione, di comunicazione e di legami con la Svizzera tedesca, e ciò per motivi economici, sociali e per la coesione del paese. Le iniziative "Trifoglio", al contrario, impediscono la costruzione delle vie di comunicazione che collegano direttamente due importanti regioni linguistiche del paese. Un'accettazione di queste iniziative avrebbe conseguenze gravi per le relazioni confederali. Rifiutandole tutte e tre, i cittadini svizzeri dimostreranno la loro solidarietà.

7. RISPOSTE ALLE AFFERMAZIONI DEGLI INIZIATIVISTI

Le autostrade distruggono il paesaggio

Grazie alle più moderne tecniche, è possibile costruire autostrade che si integrano al meglio nel paesaggio. Per le tratte prese di mira dalle iniziative, è previsto l'ampio uso di gallerie laddove l'impatto sul paesaggio sarebbe troppo pesante. E' questo il caso per la N4 e per la N5. Attualmente, neppure un chilometro d'autostrada è costruito senza che si sia lungamente e profondamente studiato il suo effetto sul paesaggio. Le autorità responsabili procedono a consultazioni e a negoziazioni, affinché sia garantito che la protezione del paesaggio e la tranquillità della popolazione siano rispettati.

Le autostrade fanno aumentare il traffico

Contrariamente alle idee preconcelte, le autostrade non fanno aumentare il volume del traffico, bensì permettono di canalizzare una circolazione divenuta troppo importante al punto di intasare la regione e particolarmente le agglomerazioni, che poi ne devono subire i danni.

Le autostrade hanno come principale obiettivo quello di assorbire il traffico di transito e di evitare così l'attraversamento inutile di molte città e villaggi. Per contro, è vero che le autostrade alle quali manca una tratta, come è il caso per la N1, la N4 e la N5, non sono in grado di assolvere appieno il loro ruolo.

La croce autostradale Est-Ovest e Nord-Sud è già realizzata

Purtroppo, questo non è il caso. La trasversale autostradale Est-Ovest è la N1, alla quale manca proprio la tratta situata fra Yverdon e Morat. Lo stesso si può dire per la trasversale Nord-Sud, alla quale manca il raccordo sulla N4.

Le autostrade divorano i terreni

E' vero che occorre terreno per costruire le autostrade. Per le tratte contestate dalle iniziative, i terreni necessari sono però per la stragrande maggioranza già riservati. Ma bisogna soprattutto rendersi ben conto del fatto che se le tratte non saranno realizzate, i cantoni e i comuni interessati saranno ad ogni modo costretti a estendere e modificare la loro rete cantonale e comunale. Tenuto conto delle differenti costrizioni: ferrovie, fiumi, torrenti, ostacoli naturali, questi adattamenti dovranno avvenire senza che sia possibile evitare alcuni pesanti interventi sul paesaggio. Una tratta di autostrada ben concepita sicuramente farà meno danni.

8. CONCLUSIONI

Gli autori delle iniziative contro la N1, la N4 e la N5 si oppongono non tanto a questi particolari progetti, quanto piuttosto alla costruzione di qualsiasi nuova tratta autostradale. Secondo la loro filosofia, la rete stradale è sufficiente e completarla causerebbe danni al paesaggio e all'ambiente. In realtà, le iniziative cosiddette "Trifoglio", che sono state lanciate contro queste tre tratte di strade nazionali mancanti, sarebbero nefaste a più di un titolo:

Nefaste per la sicurezza stradale

Si sa che le autostrade sono le strade più sicure (9,2% del totale degli incidenti contro il 23% sulle altre strade al di fuori delle località e 67,8% sulle strade all'interno delle agglomerazioni). Impedendo il completamento della rete delle strade nazionali, gli iniziattivisti si assumono il rischio di aggravare il tasso degli incidenti sulle strade cantonali e comunali.

Nefaste per la protezione dell'ambiente

La circolazione automobilistica troppo densa crea più inquinamenti e disturbi. A questo riguardo, le autostrade presentano il vantaggio di assicurare una circolazione rapida, ma regolare, che limita in questo modo l'emissione dei gas inquinanti. Per contro, si inquina molto di più viaggiando nelle agglomerazioni ingombre o su strade intasate. Una rete autostradale completa ed efficiente assicura un migliore rispetto dell'ambiente.

Nefaste per le regioni isolate e sfavorite

Con l'impedimento alla costruzione delle tratte di autostrade mancanti, le iniziative manterrebbero definitivamente nello isolamento regioni che già oggi lottano per la loro sopravvivenza economica e soffrono per la loro posizione. Anche noi ticinesi ne sappiamo qualcosa: le strade di comunicazione rapi-

de sono un fattore di prosperità non trascurabile. Sarebbe molto egoistico rifiutare agli abitanti di quelle regioni quel confort stradale di cui noi oggi, assieme ad altre numerose regioni del paese, possiamo godere.

Nefaste per la solidarietà confederale

Le tratte prese di mira dalle iniziative costituiscono altrettanti ponti che devono ancora essere gettati per collegare meglio le differenti regioni linguistiche del nostro paese. Il nostro NO a queste iniziative va dunque visto anche nel segno della solidarietà confederale.

Queste tre iniziative causano autentici vicoli ciechi. A cosa serve aver costruito fino ad oggi una rete di strade nazionali se poi decidiamo improvvisamente di rinunciare a completarla?

Per tutte queste ragioni, il 1.aprile 1990 diremo

TRE VOLTE NO ALLE INIZIATIVE CONTRO LA N1, LA N4 E LA N5.

ALLEGATO 1

Rete stradale svizzera: evoluzione dal 1960

lunghezza delle strade in km	1960	1970	1980	1984	1989
strade nazionali	112	651	1'170	1'359	1'495
strade cantonali	17'378	17'860	18'667	18'370	18'407*
strade comunali	38'444	41'618	46'707	51'197	51'197**

totale	55'934	60'129	66'544	70'926	71'099
--------	--------	--------	--------	--------	--------

Fonte: Statistica svizzera dei trasporti 1987, Ufficio federale di statistica

* ultime cifre conosciute: 1985

** ultime cifre conosciute: 1984

Negli ultimi 29 anni, la lunghezza della rete stradale è cresciuta del 27%. Durante lo stesso lasso di tempo, il numero dei veicoli a motore è aumentato del 500%.

La crescita della rete stradale fra il 1960 e il 1989 si è tradotta, per 1'250 km, a favore delle strade nazionali, per circa 1'000 km a favore di quelle cantonali e per 12'800 km a favore di quelle comunali. E' dunque a livello locale che si è manifestato il maggior bisogno di nuove vie di comunicazione.

ALLEGATO 2

INCIDENTI AVVENUTI SECONDO IL TIPO DI STRADE
E LA LUNGHEZZA CHE COPRONO

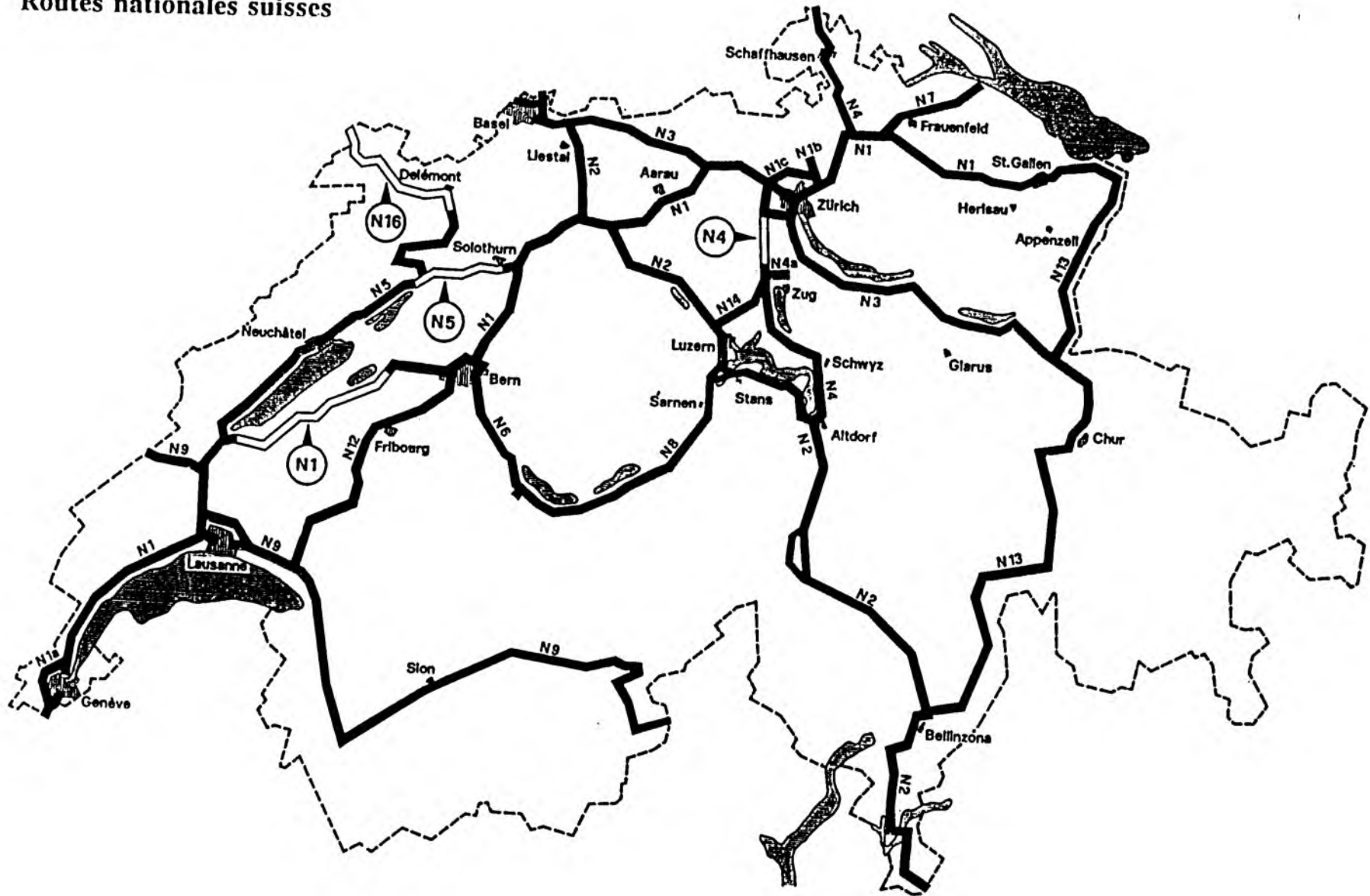
	Totale delle strade	autostrade	altre strade *	strade interne **
lunghezza coperta (miliardi di km)	51,9	13,8	19,7	18,5
in %	100%	26,5%	37,9%	35,6%
incidenti	77'168	7'103	17'737	52'328
in %	100%	9,2%	23,0%	67,8%
feriti	30'083	2'078	9'105	18'900
in %	100%	6,9%	30,3%	62,8%
morti	945	82	478	385
in %	100%	8,7%	50,6%	40,7%

* : altre strade fuori delle località

** : strade all'interno delle località

Fonte: Incidenti della circolazione stradale in Svizzera nel
1988, Ufficio federale di statistica

Routes nationales suisses



Trafic et accidents en 1988

