

COMITATO CANTONALE CONTRO ASSURDI "VICOLI CIECHI"

C.P. 2336 - 6901 Lugano - 091 231402

Votazione popolare del 1. aprile 1990

DOCUMENTAZIONE SULL' INIZIATIVA POPOLARE
"ALT AL CEMENTO - PER UNA LIMITAZIONE
DELLE COSTRUZIONI STRADALI"

SOMMARIO:

1. Storia	pagina	1
2. Dibattiti in seno al Parlamento federale		1
3. Testo dell'iniziativa		2
4. Obbiettivi e conseguenze dell'iniziativa		3
5. Commenti e argomenti contro l'iniziativa		4
6. Conclusioni		10
Allegati		

1. STORIA

Il lancio dell'iniziativa "Alt al cemento - per una limitazione delle costruzioni stradali" è dovuto a un comitato ad hoc che rappresenta ambienti dell'estrema sinistra (POCH) ed ecologisti. L'iniziativa è stata deposta presso la Cancelleria federale il 25 febbraio 1986, munita di 111'277 firme valide. La metà delle firme è stata raccolta dalle organizzazioni progressiste di sinistra. Gli autori e i partigiani dell'iniziativa, che si oppongono soprattutto alla costruzione delle autostrade, ma che si oppongono altresì a qualsiasi estensione della rete stradale, hanno voluto approfittare all'epoca della morte dei boschi, che era un soggetto politico particolarmente interessante.

Questa iniziativa nasce dunque nello stesso contesto di quelle cosiddette "Trifoglio", sottoposte anch'esse a votazione popolare il 1. aprile prossimo. Quelle intendono impedire la costruzione delle tratte autostradali che ancora mancano lungo i percorsi della N1, della N4 e della N5. Quella intitolata "Alt al cemento" mira invece a colpire sia le tratte di strade nazionali o di altre strade costruite dalla fine di aprile del 1986 sia a impedire qualsiasi costruzione futura di nuova strada o autostrada.

2. DIBATTITI IN SENO AL PARLAMENTO FEDERALE

Nel suo messaggio del 31 agosto 1988, il Consiglio federale raccomanda il rifiuto, senza controprogetto, dell'iniziativa "Alt al cemento - per una limitazione delle costruzioni stradali", reputando in particolare che le sue esigenze siano praticamente inapplicabili. Nelle sue conclusioni, il Governo federale rileva che, secondo la Costituzione, i cantoni sono sovrani in materia di rete stradale, eccezion fatta per ciò che concerne le strade nazionali. Così, l'iniziativa limiterebbe in modo molto importante l'autonomia dei cantoni senza dare alla Confederazione l'autentica possibilità di applicare le disposizioni previste.

Le Camere federali hanno seguito la raccomandazione del Governo e si sono pronunciate per un rifiuto, senza contropro-

getto, dell'iniziativa. Il Consiglio nazionale lo ha fatto nell'autunno 1989 e il Consiglio degli Stati nell'inverno 1989. Gli argomenti che si sono sentiti riguardavano in primo luogo gli aspetti eccessivi dell'iniziativa e le assurde conseguenze che deriverebbero dalla sua applicazione. Il rifiuto da parte dei due Consigli è stato particolarmente netto. In votazione finale, in Consiglio nazionale si sono avuti 102 voti contro 29 e in Consiglio degli Stati 41 voti a 0.

3. TESTO DELL'INIZIATIVA POPOLARE "ALT AL CEMENTO - PER UNA LIMITAZIONE DELLE COSTRUZIONI STRADALI"

La Costituzione federale è completata come segue:

Art.36 quater (nuovo)

1 Lo sviluppo complessivo della rete stradale svizzera aperta in genere al pubblico transito dei veicoli a motore non può superare quello accertato il 30 aprile 1986.

2 Si possono costruire nuove strade od ampliare strade esistenti soltanto se, nella stessa regione, superfici equivalenti della rete stradale esistente aperta in genere al pubblico transito dei veicoli a motore sono assegnate ad altri scopi.

3 I Cantoni possono rilasciare un'autorizzazione derogatoria nel caso in cui:

a) in una regione scarsamente edificata predominino condizioni insopportabili in seguito a collegamenti insufficienti e non entri in linea di conto una soluzione alternativa;

b) in seguito all'abbandono di un progetto stradale o autostradale si debba provvedere ad adattamenti della rete stradale.

4 Sono fatte salve le norme cantonali e comunali sulla partecipazione degli aventi diritto di voto alle decisioni in materia di costruzioni stradali.

4. OBIETTIVI E CONSEGUENZE DELL'INIZIATIVA

- a) La rete stradale svizzera non deve superare la superficie totale che raggiungeva al 30 aprile 1986. Ciò significa che qualsiasi strada costruita dopo quella data non rispetta più le condizioni dell'iniziativa. Rimangono dunque due possibilità: proibire al traffico privato le strade costruite dopo il 30 aprile 1986 o, se si vogliono conservare, occorrerà smantellare o comunque togliere dalla rete stradale altre strade per una superficie corrispondente.
- b) per qualsiasi nuovo tratto stradale, bisognerà proibire la circolazione stradale su una superficie equivalente di strada situata nella stessa regione. Si potranno costruire o prolungare strade solo se superfici equivalenti della rete stradale, situate nella stessa regione, saranno tolte alla circolazione dei veicoli e consacrate ad altri scopi: zone pedonali, residenziali o strade aperte unicamente ai mezzi pubblici.
- c) Rare eccezioni sono previste, fra cui quelle applicabili a regioni scarsamente edificate, caratterizzate da condizioni insopportabili. Si può facilmente rilevare che le strade che servono zone industriali o artigianali non fanno parte di queste eccezioni. L'iniziativa è in effetti molto restrittiva e limita le deroghe a due casi: qualora una regione scarsamente edificata sia soggetta a condizioni insopportabili o se in seguito all'abbandono di un progetto stradale si debba procedere ad adattamenti della rete stradale.
- d) Gli iniziattivisti intendono riservare i diritti dei cittadini che, sul piano cantonale, sono consultati nel campo delle strade principali.

5. COMMENTI E ARGOMENTI CONTRO L'INIZIATIVA

Un'iniziativa ricevibile ma inapplicabile

Secondo il Consiglio federale, l'iniziativa pone esigenze che, sotto diversi aspetti, sono praticamente impossibili da adempiere. Essa è riconosciuta ricevibile secondo il diritto, ma si rivelerà molto spesso inapplicabile qualora fosse accettata. In effetti, il testo fissa una scadenza, il 30 aprile 1986, a partire dal quale la superficie dell'insieme della rete stradale della Svizzera deve rimanere bloccata. Occorre sapere che attualmente non vi è nessuna statistica che permetta di stabilire con precisione la superficie della rete stradale alla data prevista. Tuttavia, a prezzo di un lavoro lungo e fastidioso, sarebbe possibile stabilire anche questi dati.

Tuttavia, il problema non sarebbe di certo risolto, poiché bisognerebbe in seguito determinare, per ogni tratto di strada costruito dopo il 30 aprile 1986, se si può continuare a utilizzarlo. Se la risposta è no, bisognerà chiudere alla circolazione quel tratto. Se la risposta è sì, un altro tratto di strada, di superficie equivalente, situato nella stessa regione, dovrà essere tolto dalla rete stradale. Ciò che vale per le strade costruite dopo il 30 aprile 1986 è chiaramente valido anche per qualsiasi nuovo progetto di strada in futuro.

Nel campo delle strade nazionali, la competenza è della Confederazione. Per le strade comunali e cantonali, sono i comuni e i cantoni a detenere la competenza. Il conflitto di competenze è dunque inevitabile e impossibile da superare. Un altro problema quasi insolubile consiste nell'applicazione dell'iniziativa in regioni nelle quali le strade sono molto rare. Bisognerà sopprimere le sole vie di comunicazione efficienti, con il pretesto che esse non entrano nell'inventario allestito al 30 aprile 1986?

Soppressione di vie di comunicazione

Come detto, non esiste un dato esatto sulla superficie totale della rete stradale al 30 aprile 1986. Tuttavia, si sa che, dopo quel giorno, sono state costruite tratte di strade nazionali per una lunghezza complessiva di 89 km. Esse riguardano in

particolare i seguenti collegamenti:

- Airolo - Bellinzona (N2)
- la circonvallazione di San Gallo (N1)
- il tratto di autostrada lungo il Walensee (N3)
- la circonvallazione nord di Zurigo
- il tratto fra Interlaken e Brienzwiler (N8)
- le tratte Bex - St.Maurice e Riddes - Sion (N9)

Occorrerebbe dunque disattivare queste superfici di strade oppure disattivare altre strade di superficie equivalente nella stessa regione. Se saranno disattivate strade cantonali o comunali, la lunghezza da togliere dal traffico sarebbe doppia, poiché le strade nazionali hanno una larghezza doppia rispetto alle altre strade.

Tuttavia, dalla fine di aprile del 1986, non si sono costruite soltanto strade nazionali. La rete delle strade principali è pure stata ampliata. E' praticamente impossibile enumerare tutte le strade comunali che sono state inaugurate, quelle che sono state allungate, quelle che sono state messe in servizio per servire zone artigianali e industriali. Le statistiche federali dimostrano che sono i comuni che costruiscono in maggior misura strade. Ciò si spiega perfettamente, poiché i comuni devono rispondere ai bisogni che sorgono con l'evoluzione demografica ed economica.

Isolazione forzata per molte popolazioni

Con il lancio di questa iniziativa i suoi autori hanno voluto applicare un principio sempre più in voga negli ambienti ecologisti: obbligare i cittadini all'immobilismo in nome della protezione dell'ambiente. Facendo ciò, essi ignorano volontariamente le abitudini e i bisogni degli abitanti del nostro paese, che si spostano per lavorare, durante il loro tempo libero e per stabilire contatti sociali nella regione e al di fuori di essa. Dove è dunque finito il famoso senso della convivialità degli ecologisti, che pretendono di incoraggiare i contatti umani mentre costringono la gente a rimanere chiusa in casa, bloccando le vie di comunicazione?

Le eccezioni

Per ciò che concerne le eccezioni previste dagli autori

dell'iniziativa, occorre dire che sono totalmente irrealiste. Chi dovrà decidere in base a quali criteri si dovrà agire per determinare quando una regione è scarsamente edificata o quando si trova in una situazione insopportabile? Si può affermare che, in realtà, qualsiasi regione toccata dall'iniziativa si verrà a trovare in una situazione insopportabile, quando si vedrà privata delle vie di comunicazione indispensabili.

Economia e posti di lavoro minacciati

Le strade che raggiungono le zone industriali o artigianali non sfuggono ai rigori dell'iniziativa. Se una tale strada diventa indispensabile, occorrerà che una porzione di strada corrispondente sia chiusa alla circolazione nella stessa regione: una strada comunale, cantonale o nazionale. Ciò avrebbe conseguenze particolarmente dannose per le regioni economicamente più vulnerabili, che consacrano sforzi considerevoli al loro sviluppo per mantenere e aumentare il numero dei posti di lavoro. Le vie di comunicazione sono vitali per l'attività economica. Chiudendole alla circolazione, si condurrebbe un buon numero di regioni a un rapido strangolamento.

Bisogna rimanere lucidi. L'iniziativa "Alt al cemento" è un mezzo come altri utilizzato da coloro che, ancora oggi, predicano la crescita economica zero, quando non la decrescita. Infatti, basta chiudere le strade per paralizzare efficacemente l'attività economica e scoraggiare le imprese a installarsi o a rimanere in una regione sprovvista di vie di comunicazione efficaci.

Il solo completamento della rete delle strade nazionali garantisce, direttamente o indirettamente, il posto di lavoro a 16'000-20'000 persone nel settore della costruzione, ma anche negli uffici tecnici, tra i fornitori di materiali, nelle imprese di trasporto. I lavori sono pianificati e si integrano in una pianificazione di costruzione a lungo termine. Decidere da un giorno all'altro di non costruire tratti di strade previsti, riconosciuti necessari, corrisponde a mettere in pericolo un gran numero di posti di lavoro, che probabilmente non potrebbero essere utilizzati, se non parzialmente, per altri lavori.

Crescita dell'inquinamento e del rumore

Gli iniziattivisti si sono realmente resi conto del caos

stradale che intendono creare, nel caso in cui la loro iniziativa fosse accettata? Senza dubbio, essi si immaginano che sopprimendo tratti di strade riuscirebbero a far diminuire il numero delle auto. Questo si chiama prendere il problema dalla parte sbagliata. Non sono le strade che fanno aumentare il numero delle automobili, bensì è l'aumento di queste ultime che conduce alla costruzione di nuove strade.

Comunque sia, creando nella rete stradale vicoli ciechi multipli, l'iniziativa arriverebbe a strangolare ancora di più dei tratti di strada già sovraccarichi. Meno strade non significa meno vetture, bensì maggiore inquinamento, più rumore, più disturbi. Si sa molto bene che le strade sulle quali il traffico si svolge in modo fluido registrano un tasso inferiore di inquinamento rispetto alle arterie sovraccariche, nelle quali il traffico non avanza, preda degli imbottigliamenti.

Colpo basso per la sicurezza stradale

Non è sopprimendo le strade che si sopprimeranno gli incidenti. Gli iniziattivisti prendono di mira in particolar modo le autostrade, che tuttavia, notoriamente, sono meno pericolose delle altre arterie. Gli incidenti avvengono molto più spesso su strade sovraccariche di traffico, in prossimità o nelle agglomerazioni stesse. E' questa la ragione per cui è necessario costruire strade a veloce scorrimento, che canalizzano il traffico di transito e sgravano in questo modo il centro delle città e dei villaggi. Con le sue disposizioni assurde, l'iniziativa, invece di contribuire a migliorare la circolazione stradale, porterebbe a un degrado.

Conflitti di competenze fra Confederazione, cantoni e comuni

Quest'iniziativa crea anche problemi di applicazione e gravi conflitti di competenze. La sua applicazione dipende dalla Confederazione, che tuttavia regola la costruzione e l'utilizzazione della sola rete delle strade nazionali (1'852 km). Invece, le decisioni che riguardano le reti stradali cantonali (18'407 km) e comunali (51'197 km) dipendono direttamente dai comuni e dai cantoni. Si potrebbe dunque arrivare alla seguente assurdità: un Comune decide di costruire una strada e obbliga il Cantone o la Confederazione a sottrarre alla circolazione una porzione equivalente di strada nazionale o cantonale. Oc-

corre in effetti sapere che fra il 1960 e il 1987 sono proprio stati i comuni ad avere costruito il maggiore chilometraggio di strade.

Il balivo della circolazione stradale

Per autenticamente poter controllare l'applicazione dell'iniziativa, il Consiglio federale non vede altra soluzione: nominare un organo federale di sorveglianza, incaricato di controllare la costruzione stradale su tutto il territorio del paese e che disponga di poteri estesi che gli permettano di impedire qualsiasi costruzione illegale di strada. Chi può augurarsi l'apparizione di un balivo della circolazione stradale, incaricato di esaminare in tutti i paesi, senza rispettare l'autonomia comunale e cantonale, se una strada è necessaria o no e soprattutto quale porzione di altra strada occorrerà impedire al traffico stradale normale in compensazione?

Rete stradale non superdimensionata

Gli iniziativisti pretendono che la superficie di terra consacrata alle strade sia superdimensionata. Qualche cifra permette di affermare il contrario:

- superficie totale della Svizzera	42'293	km ²
- superficie sfruttabile	32'493	km ²
- superficie totale della rete stradale (1984)	665,5	km ²

cioè l'1,6% della superficie totale e il 2% della superficie produttiva.

Le strade nazionali, alla fine del 1987, coprivano una superficie di 38 km², cioè lo 0,9 per mille della superficie totale e l'1,2 per mille della superficie produttiva del paese. Per mille chilometri quadrati di superficie a disposizione, si contava un chilometro quadrato di autostrada.

Queste cifre bastano a dimostrare che, lungi dall'essere superdimensionata, la rete stradale svizzera occupa una porzione estremamente ragionevole del territorio. Tanto più ragionevole, d'altro canto, per un paese come il nostro in cui gli ostacoli naturali sono numerosi e le vie di comunicazione devono essere più numerose. Basta pensare, per esempio, alle

molte vallate ticinesi per le quali la strada costituisce l'unico mezzo di comunicazione.

La Svizzera separata dall'Europa

Proprio nel momento in cui si parla di integrazione europea, di libera circolazione dei beni e delle persone, la Svizzera sarebbe costretta, se l'iniziativa "Alt al cemento" fosse accettata, a smantellare una parte della sua rete stradale. Non esisterebbe nessuna possibilità di completare la rete autostradale, per renderla autenticamente efficiente. L'iniziativa impedirebbe la costruzione di tutte le tratte mancanti.

Non esisterebbe nessuna possibilità di integrare la rete stradale svizzera a quella dell'insieme dell'Europa. L'Europa dovrebbe allora fermarsi alle nostre frontiere e gli automobilisti coraggiosi che si avventurassero da noi troverebbero, in molti posti, autostrade e strade che finiscono in vicoli ciechi.

Si tratta di un sistema molto ridicolo di avvicinarsi alla Comunità economica europea e di partecipare alla costruzione dello Spazio economico europeo. Se l'iniziativa fosse accettata, la Svizzera dovrebbe ritirarsi dall'accordo europeo sulle grandi strade di traffico internazionale (E) che ha ratificato e che la impegna a rispettare certe norme, in special modo quelle che concernono le strade europee che devono passare sul nostro territorio.

Vicoli ciechi nella rete autostradale

Il Consiglio federale lo rileva nel suo messaggio: nessuna tratta di strada nazionale potrà essere più costruita se l'iniziativa sarà accettata. Né quella della N1 fra Morat e Yverdon, né quella della N4 fra Knonau e Wettswil, né quella della N5 fra Bienne e Soletta. Neppure potrà vedere la luce la Transgiurana (N16). Inoltre, molti miglioramenti alle strade principali, cantonali o comunali, non potranno essere portati a termine. Ben presto, disporremo di una rete stradale sclerotizzata e caratterizzata da alcune strade ben dotate, ma che non giungono da nessuna parte.

Fossati invalicabili

L'iniziativa "Alt al cemento" impedisce di fatto il completamento delle strade nazionali N1 e N5, che costituiscono il collegamento fra Svizzera romanda e Svizzera tedesca. Anche solo questo fatto, nel rispetto della solidarietà confederale, dovrebbe farci profondamente riflettere. Tuttavia, anche i nostri collegamenti fra il Ticino e il resto della Svizzera sarebbero in serio pericolo. Ma forse maggiormente in pericolo sarebbero le strade che conducono alle località più discoste del nostro stesso Cantone. Anche in questo caso, è in gioco la solidarietà. Quelle regioni che già oggi dispongono di vie di comunicazione efficienti non possono dimenticare i legittimi desideri di coloro che queste vie di comunicazione ancora non conoscono.

6. CONCLUSIONI

Forse mai si è vista un'iniziativa attaccare in modo così eccessivo e irrealista la rete stradale e, in modo più generale, gli automobilisti. L'iniziativa popolare "Alt al cemento - per una limitazione delle costruzioni stradali" si avvera irrealista e inapplicabile nella pratica.

Con il congelamento della superficie della rete stradale al livello raggiunto alla fine di aprile del 1986, essa esige in realtà la chiusura alla circolazione di tratti di strade e di autostrade costruiti da quel giorno a oggi.

Con la pretesa che ogni nuova strada che sia costruita causi la chiusura di una superficie di strada equivalente, l'iniziativa provocherà un autentico caos nella circolazione stradale, costringendo alcune regioni a privarsi di vie di comunicazione necessarie.

Questa iniziativa mira in parte a raggiungere gli stessi scopi delle iniziative dette "Trifoglio": impedire la costruzione delle tratte mancanti della rete autostradale (N1, N4, N5), nonché la Transgiurana. Risultato: l'isolamento di regioni già economicamente poco favorite e la rottura delle comunicazioni fra differenti parti del nostro paese.

Invece di contribuire a proteggere l'ambiente e il paesaggio, l'iniziativa avrà come effetto quello di aumentare l'inquinamento (imbottigliamenti, specialmente nelle agglomerazioni) e di costringere a praticare una politica di sistemazione del territorio irrealista e disordinata. Questo fenomeno sarà più accentuato, poiché vi sarà il conflitto delle competenze permanente fra la Confederazione, i cantoni e i comuni.

La soppressione di vie di comunicazione avrà conseguenze economiche importanti in alcune regioni; inoltre, rinunciare alla costruzione di tronchi di autostrada già pianificati avrà sicuramente effetti negativi sui posti di lavoro.

Per ciò che concerne la sicurezza stradale, essa risulterebbe deteriorata, nella misura in cui, sopprimendo strade, si sovraccaricano quelle che restano. Si sa che gli incidenti sono più frequenti sulle strade intasate che non sulle autostrade dove si può viaggiare più rapidamente, ma anche in modo più fluido.

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

ALLEGATO 3

Strade principali costruite dopo il 30 aprile 1986

Circonvallazione di Ascona, in costruzione

Circonvallazione di Locarno, in costruzione

Circonvallazione di Torre - Dangio, in costruzione

Circonvallazione di Martina (GR), 1987

Circonvallazione di Promontogno (GR), in costruzione

Circonvallazione di Trin (GR), in costruzione

Circonvallazione di Wattwil (SG), in costruzione

Circonvallazione di Rougemont (Col des Mosses; VD), 1988

Tunnel della Vue des Alpes (NE), in costruzione

Circonvallazione di Sohyères (JU), 1986/88

Autostrada cantonale T6 Budkofen-Lyss (BE), 1986

Circonvallazione di Spiezwiler (BE), in costruzione

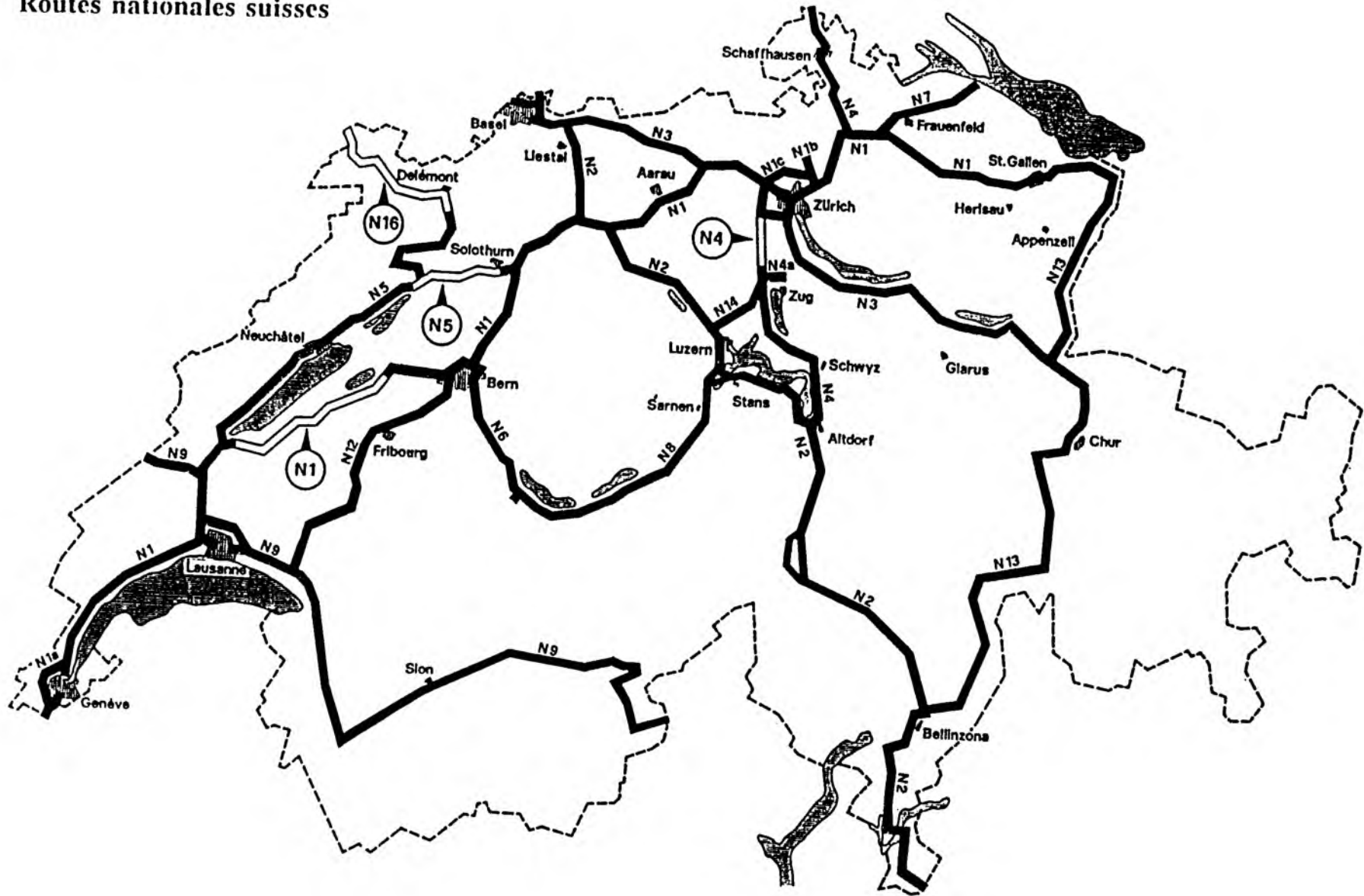
Circonvallazione di Mülenen, in costruzione

Gampel-Goppenstein (VS), in costruzione

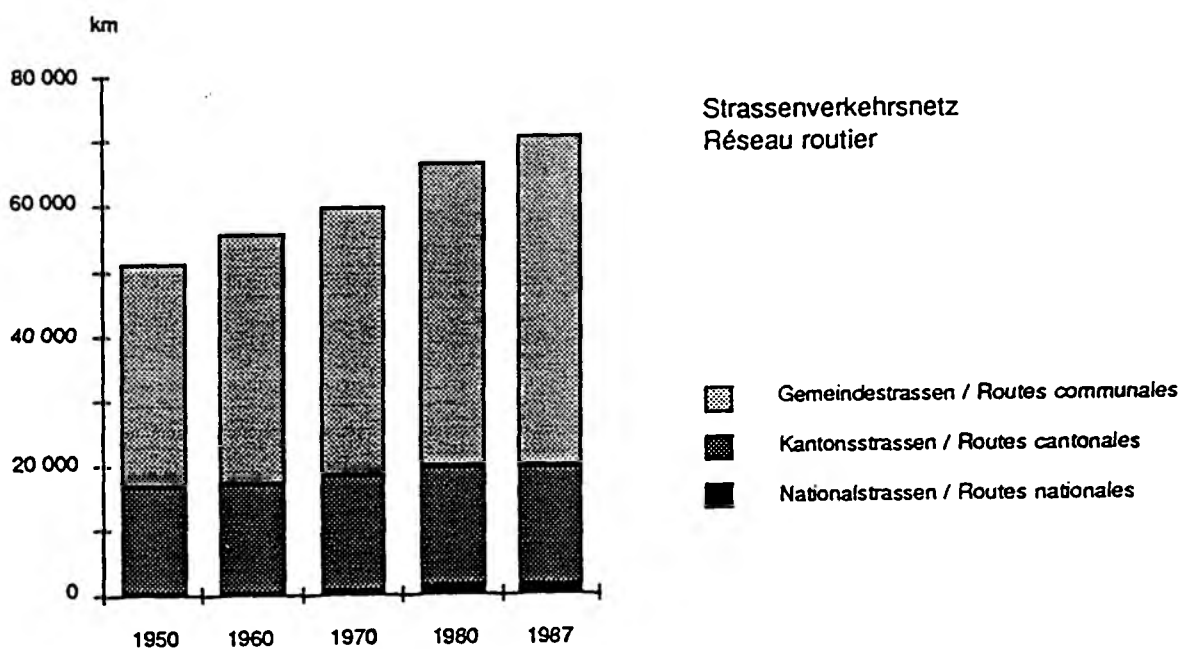
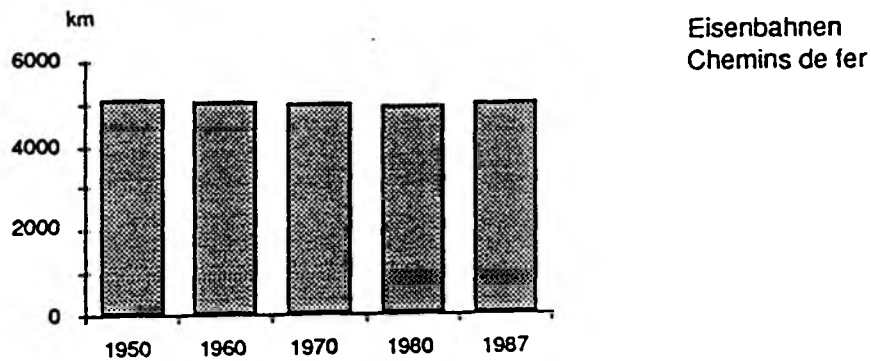
Klingnau-Döttingen (AG), in costruzione

Circonvallazione di Rütli (GL), 1989

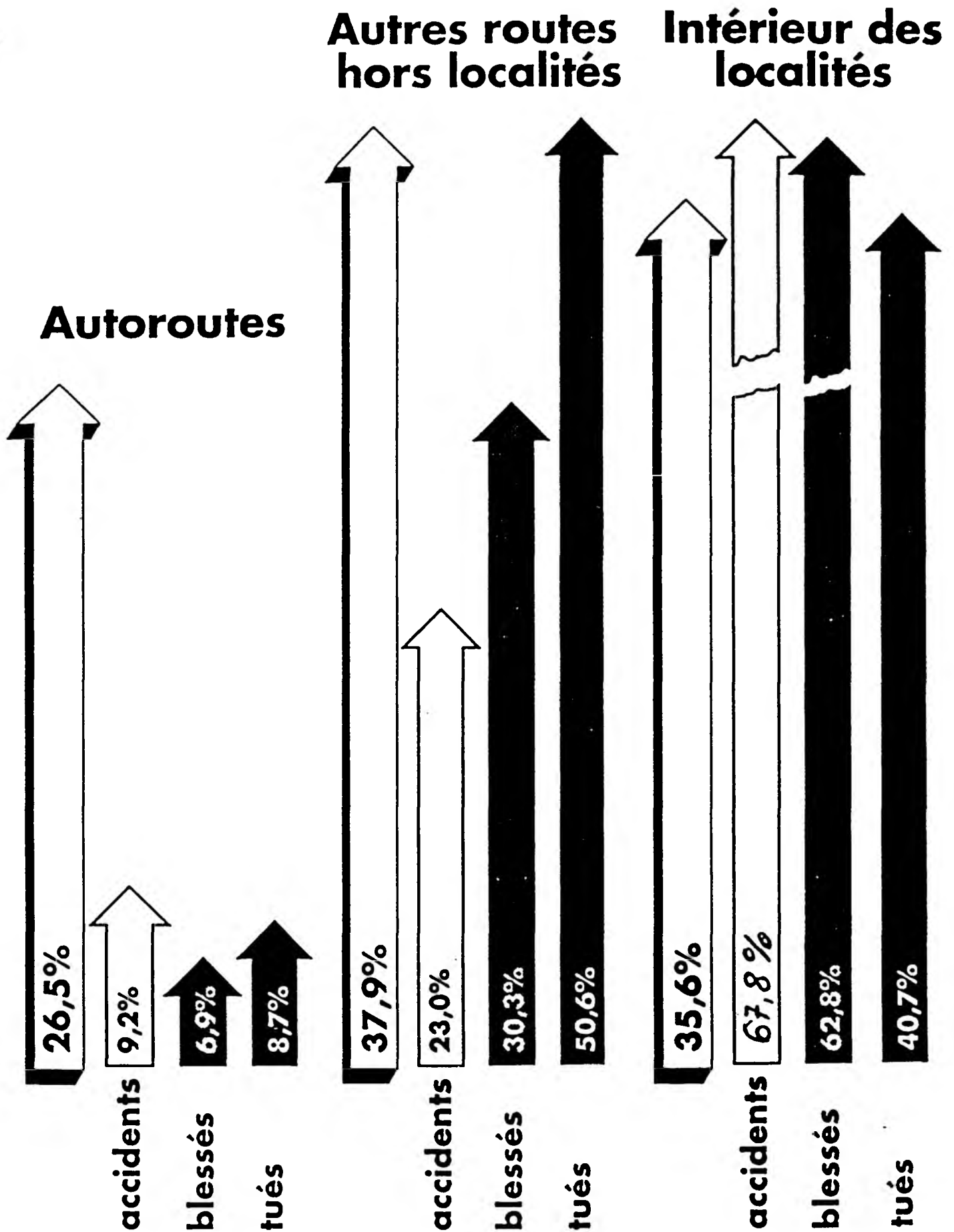
Routes nationales suisses



Die Entwicklung der Streckennetze im Landverkehr 1950 - 1987
 Développement des réseaux de transport terrestres entre 1950 et 1987



Trafic et accidents en 1988



Source: Statistiques fédérales et TCS