

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

---

ARGOMENTI CONTRO L'INIZIATIVA WEBER

Dopo che, alla fine di settembre 1977, popolo e cantoni hanno respinto a grande maggioranza l'iniziativa "Albatros", siamo ora nuovamente chiamati alle urne per pronunciarsi su un'iniziativa riguardante il traffico motorizzato. Come quella precedente anche questa iniziativa non tiene conto nè delle sue possibili conseguenze nè del fatto di essere praticamente irrealizzabile.

Cosa vuole questa iniziativa ?

Lanciata dall'ecologo e "protettore dell'ambiente" Franz Weber, l'iniziativa per la "democrazia nella costruzione delle strade nazionali" è stata deposta il 22 luglio 1974, accompagnata da 67.817 firme valide. Essa chiede che sia introdotto nella Costituzione federale un nuovo articolo che accrescerebbe le competenze dell'Assemblea federale e del popolo in materia di costruzione di strade nazionali. Così, spetterebbe all'Assemblea federale di decidere sul concetto, sul tracciato definitivo e sulla costruzione delle strade nazionali. Le sue decisioni dovrebbero essere poste in votazione popolare se 50.000 cittadini o 8 cantoni ne facessero richiesta.

Secondo la disposizione transitoria prevista dall'iniziativa, questo regolamento dovrebbe essere applicato pure a tutte le strade nazionali o tratti di strade nazionali non ancora costruite o non ancora messe in cantiere il 1. agosto 1973. Con ciò, secondo l'esito di eventuali votazioni popolari, intere sezioni di autostrade, costruite con impiego di ingenti mezzi e magari già in servizio, potrebbero essere semplicemente demolite.

Questa aberrante disposizione transitoria costituisce, oltre alle questioni di diritto o di politica dei trasporti il trabocchetto dell'iniziativa Weber.

Le Camere federali respingono l'iniziativa

Le Camere federali hanno deciso a stragrande maggioranza di raccomandare il rifiuto dell'iniziativa per la "democrazia nella costruzione delle strade nazionali" (il Consiglio degli Stati con 36 voti contro uno, il Consiglio nazionale con 117 voti senza opposizione). Un solo parlamentare ha quindi accettato questa iniziativa in votazione finale.

Da parte sua, il Consiglio federale ha rinunciato a proporre un controprogetto all'iniziativa, e questa sua decisione ha trovato il consenso delle due Camere.

Tuttavia, dietro mozione, il Consiglio federale è stato incaricato di redigere un rapporto su 6 sezioni di autostrade ben determinate la cui necessità è oggi cortestata. Finchè il Parlamento non avrà deciso in merito, per queste sezioni non potrà essere presa alcuna decisione per l'esecuzione e non potranno quindi essere messe in opera. Il Consiglio federale ha pure la facoltà di sottomettere anche altre sezioni di autostrade a nuova approvazione del Parlamento.

Il Parlamento ha così trovato una soluzione ben calibrata che evita i difetti dell'iniziativa, cioè l'obbligo di eventualmente dover demolire dei tronchi di autostrada recentemente costruiti, l'impossibilità giuridica di applicazione, il pericolo di frazionamento di una rete autostradale corrente e il rilancio inutile di problemi di minoranze.

#### La situazione giuridica attuale

In applicazione delle disposizioni costituzionali, la Legge federale dell'8 marzo 1960 sulle strade nazionali prevede per la loro realizzazione le seguenti 4 tappe:

1. Il piano direttore che è di competenza dell'Assemblea federale. Esso stabilisce il tracciato generale e il tipo di strade nazionali da costruire.
2. Il progetto di massima che indica in modo già abbastanza preciso il tracciato, i raccordi e gli svincoli dell'autostrada e che è elaborato dai cantoni. In seguito, questo progetto è sottoposto all'approvazione del Consiglio federale, accompagnato dal preavviso dei comuni e dei governi cantonali interessati.
3. I progetti definitivi sono in seguito elaborati dai cantoni e ufficialmente pubblicati. I governi cantonali decidono su eventuali opposizioni. Dopo la messa a punto, i progetti definitivi sono sottoposti al Dipartimento federale dell'interno per l'approvazione. Con questa ultima approvazione, il tracciato e il genere di costruzione sono definitivamente stabiliti.
4. La costruzione e la manutenzione delle strade nazionali sono di competenza dei cantoni.

Oltre alle procedure sopra indicate, non dimentichiamo le possibilità di ricorso e di opposizione previste dai diritti popolari, che sono petizioni, iniziative popolari o referendum cantonali, iniziative costituzionali federali e interventi personali dei deputati alle Camere.



Inoltre, già oggi l'Assemblea federale può, se lo ritiene necessario, rivedere il suo decreto del 21 giugno 1960, che stabilisce la rete delle strade nazionali, e decidere, ad esempio, se una data regione debba o meno essere attraversata da un'autostrada.

E' pure da notare che, già a livello della seconda tappa di realizzazione, quella cioè del progetto di massima, comuni e cantoni sono chiamati ad una stretta collaborazione. I progetti definitivi poi sono esclusivamente di competenza dei cantoni.

Ognuno, anche se poco iniziato a questa procedura a tappe, può capire che già nelle fasi preparatorie si stabiliscono stretti contatti, fino al livello del proprietario fondiario, tra tutti gli interessati, in particolare delle autorità locali. Sarebbe quindi paradossale e molto meno democratico incaricare di tutta questa pianificazione unicamente l'Assemblea federale, come lo propone l'iniziativa Weber.

#### Le strade nazionali sono ormai una necessità

La rete delle strade nazionali è stata concepita alla fine degli anni 50, in funzione di un effettivo di un milione di veicoli a motore, una cifra che si presumeva raggiunta solo nel 1980. Tuttavia, il traffico stradale si è sviluppato molto più rapidamente e il grado di motorizzazione previsto per il 1980 era raggiunto già nel 1963. Anche se un po' rallentata, questa evoluzione non si è fermata da allora e oggi abbiamo già largamente superato il limite dei due milioni di veicoli a motore.

Ecco perchè l'idea base dell'iniziativa per la "democrazia nella costruzione delle strade nazionali" non è affatto realistica. Essa presuppone che si possa facilmente rinunciare alla costruzione di questo o quell'altro tratto di strada nazionale. Questo concetto però non tiene minimamente conto del traffico attuale e men che meno dell'incremento ancora da aspettarsi in futuro, anche se questo tende a stabilizzarsi.

Infatti, la realtà è ben diversa. La rete autostradale attualmente in servizio è diventata assolutamente indispensabile. Non ci vuole una grande fantasia per immaginarsi il caos che regnerebbe oggi se non ci fossero le autostrade. Le strade normali non sarebbero assolutamente in grado di assorbire, oltre al proprio traffico normale, quello che si svolge sulle autostrade.

D'altro canto, è evidente come i grandi intasamenti si producano regolarmente e a danno della popolazione soprattutto nelle zone dove le autostrade non sono ancora terminate e dove, per conseguenza, la rete autostradale presenta lacune (Monte Ceneri), oppure allorquando si rende necessaria la chiusura di un tronco autostradale per lavori di manutenzione.

In realtà, non c'è che un solo modo per migliorare la situazione attuale: portare a termine la rete delle strade nazionali, così come fu deciso a suo tempo, affinché si presenti omogenea e logica e possa nel migliore dei modi svolgere la sua funzione.

### Le strade nazionali: una protezione per l'ambiente

Non c'è più dubbio che le autostrade, oltre ad essere indispensabili per lo svolgimento del traffico attuale, sono pure di grande importanza nel campo della protezione dell'ambiente, anche se si deve ammettere che in certi casi sono causa di grandi interventi nella natura.

In effetti, le autostrade assorbono gran parte del traffico che altrimenti si svolgerebbe sulle strade normali (che solo eccezionalmente sono costruite tenendo conto di esigenze ecologiche) e concentrano quindi il traffico, in particolare quello pesante, su strade concepite proprio per queste esigenze. L'alleggerimento del traffico sulle strade ordinarie che è stato raggiunto grazie alle autostrade permette pure di rinunciare a buona parte dei lavori di ampliamento delle strade normali o per le meno di ridurne notevolmente l'importanza.

### Critiche all'iniziativa

#### 1. Disposizione transitoria:

secondo i termini della disposizione transitoria formulata nell'iniziativa, tutte le strade nazionali e tratti di strade nazionali non ancora costruiti oppure in via di costruzione il 1. agosto 1973 sarebbero sottoposti a referendum facoltativo.

Questa disposizione legale, a effetto retroattivo, potrebbe senz'altro avere per conseguenza la demolizione di alcuni tratti di strade nazionali.

Nessun popolo, nessun governo dovrebbe permettersi l'assurdità di demolire, a costo di milioni, opere appena costruite e che sono costate centinaia di milioni.

Ora, dal 1. agosto 1973 ad oggi, più di 30 tratti di autostrada sono stati messi in opera. L'iniziativa crea quindi il pericolo di vedere distrutte opere la cui costruzione ha assorbito ingenti investimenti.

#### 2. La sicurezza giuridica:

il carattere insensato di questa iniziativa ci porterebbe però ben oltre il solo pericolo di dover abbattere delle costruzioni appena costruite. Le disposizioni prese da innumerevoli proprietari fondiari potrebbero d'un tratto essere modificate completamente, solo 4 o 5 anni dopo gli importanti raggruppamenti che, causati dalle necessità dell'autostrada, hanno modificato a fondo il carattere delle proprietà.

Tutti coloro che hanno l'impressione di essere stati sfavoriti reclamerebbero, con ragione, il ritorno alle condizioni di proprietà precedenti. Altri, invece, che hanno accettato la situazione, si opporrebbero e vedrebbero nell'espropriazione una forma di abuso della giustizia.



Inoltre, la situazione sarebbe del tutto insolubile nel caso di vendita a terzi avvenuta dopo il raggruppamento.

Non è concepibile, in uno stato di diritto, che siano rimessi in questione atti regolarmente stabiliti ed iscritti nel Registro fondiario e che sia tradita la fiducia che un cittadino deve poter portare alle istituzioni del paese e a una situazione di diritto ufficialmente e regolarmente costituita.

Infine, dobbiamo essere coscienti del fatto che, rimettendo all'Assemblea federale e al popolo compiti che nel nostro sistema d'organizzazione sono devoluti a istanze determinate (spesso l'esecutivo), andiamo oltre a un semplice ampliamento delle competenze.

Là dove le competenze non sono chiare, dove le responsabilità non sono chiaramente stabilite, troviamo entro breve tempo una situazione in cui "tutti sono responsabili di tutto, ma nessuno è responsabile di una cosa ben determinata". Se, nel nostro paese, perdiamo la sicurezza giuridica, a cominciare dai comuni, passando al livello cantonale fino a quello federale, allora saranno seriamente minacciate le nostre istituzioni.

Non si tratta quindi solo di salvaguardare le competenze precise di ogni istanza nel quadro del nostro sistema, ma di assicurare una ripartizione nettamente delimitata dei compiti all'interno del nostro Stato.

Ora, l'iniziativa incaricherebbe il potere legislativo - già sovraccarico - di compiti che chiaramente spettano al potere esecutivo. Anche se si volesse gonfiare ulteriormente l'amministrazione centrale, una tale soluzione non permetterebbe di promuovere la presa di contatto con le parti direttamente interessate nel senso di "maggiore democrazia". Al contrario, la renderebbe più difficile.

I governi cantonali ed i loro servizi amministrativi, conoscendo più nei dettagli il proprio paese ed i suoi abitanti, sono senz'altro più indicati per risolvere i numerosi problemi che sorgono durante l'elaborazione dei progetti definitivi che non il Parlamento o eventuali funzionari federali.

### 3. La maggior competenza in materia di pianificazione:

in generale, votazioni popolari sul tracciato e la costruzione di tronchi determinati di autostrade possono apparire poco giudiziose.

Lo provano numerosi esempi dove, a livello comunale o cantonale, progetti d'insieme sono stati approvati dal corpo elettorale, in seguito però - essendo cambiata l'opinione pubblica - certi tratti furono di nuovo messi in discussione. In questi casi, il progetto d'insieme resta quindi sospeso e non assolve il suo compito. Più tardi, l'insieme del progetto dovrà ugualmente essere realizzato, generalmente a costi sensibilmente più alti.

Evidentemente, a livello federale, succederebbe la stessa cosa per quanto concerne la costruzione delle strade nazionali. I verdetti popolari, in effetti, concernerebbero sempre solo delle sezioni o dei tronchi di determinate autostrade. Ma la conseguenza sarebbe una seria minaccia all'omogeneità dell'intera rete.

Un'opera di tale importanza come la rete autostradale non è concepibile se non come un tutt'uno omogeneo e logico. Se suddivisa in tronconi, di cui alcuni forse non potranno mai essere costruiti (o per lo meno solo dopo anni di discussioni e raggiri), la rete autostradale perderebbe buona parte della sua ragione d'essere e della sua utilità.

Una rete autostradale frammentaria di cui non si può sapere se un giorno verrà completata o meno, potrebbe avere serie ripercussioni sulla rete delle strade cantonali. In effetti, parecchi cantoni hanno adattato il piano direttore della propria rete di strade cantonali all'esistenza delle strade nazionali.

#### 4. Considerazioni di politica generale:

d'altra parte, esistono altre ragioni per non fidarsi del risultato di votazioni popolari riguardanti tratti di strade nazionali, ragioni che dimostrano che "la democrazia nella costruzione delle strade nazionali" non è altro che un'illusione,

E' ovvio che l'interesse dell'elettore per un progetto di costruzione diminuisce in funzione della distanza che lo separa dalla costruzione in questione.

Per rendersi conto della problematica basta immaginarsi che, in caso di votazione per referendum, gli elettori per esempio di Sciaffusa o di Zurigo dovrebbero pronunciarsi <sup>pro</sup> o contro un dettaglio di tracciato di un tratto autostradale nel canton Ticino o a Ginevra.

Da ciò il pericolo di verdetti popolari fondati su argomenti emozionali e soggettivi, il cui risultato potrebbe porre a delle minoranze problemi pressochè insolubili.

L'iniziativa potrebbe facilmente essere all'origine di gravi disuguaglianze e ingiustizie tra le diverse regioni del nostro paese, tra regioni privilegiate che già dispongono di un buon sistema autostradale, e altre regioni che attendono una realizzazione di là da venire.

\* \* \*