

05.12.2003

Lancio della campagna di votazione

Controprogetto «Avanti»: No all'imbroglione a scatola chiusa!

Il controprogetto all'iniziativa propone una redistribuzione dei soldi raccolti tramite i dazi sui carburanti. Le casse federali saranno così ulteriormente messe sotto pressione e saranno necessari altri tagli. I perdenti saranno sia le regioni periferiche sia gli agglomerati, come il Comitato Avanti-No ha dimostrato durante la sua conferenza stampadel 5 dicembre 2003.

Il controprogetto all'iniziativa «Avanti» vuole sopprimere l'articolo sulla protezione delle Alpi e estendere ulteriormente la rete autostradale. Con vane promesse per gli agglomerati, i partigiani del controprogetto cercano di nascondere le loro vere intenzioni. Per esempio, i costi e il finanziamento del colossale progetto saranno lasciati in sospeso fino all'8 febbraio e il Popolo dovrà votare nell'incertezza. Alf Arnold, presidente del Comitato Avanti-no, ha mostrato che con Avanti le entrate dei dazi sui carburanti dovranno subire una redistribuzione. Miliardi di franchi saranno sottratti alle casse federali, al fine di finanziare la massiccia costruzione di nuove strade.

Il controprogetto Avanti associa molti temi sotto lo stesso tetto, senza lasciare libertà di scelta. Saremo così costretti a pronunciarci allo stesso tempo sul finanziamento di costruzioni stradali, sull'allentamento della protezione delle Alpi, sull'incentivazione del traffico negli agglomerati e sull'aumento della capacità della rete autostradale. Con conseguenze assurde, come ha spiegato Christa Markwalder, Consigliera nazionale PRD/BE: "Chi è favorevole alla promozione del traffico negli agglomerati, deve dire di sì anche al raddoppio del Gottardo". Inoltre, con l'«Avanti» il Parlamento si è attribuito ampie competenze decisionali, a scapito del Popolo e del Consiglio federale.

Anche dal punto di vista economico il controprogetto «Avanti» è molto preoccupante. Per le regioni periferiche è perfino un grave pericolo: per esempio, già oggi le regioni giurassiane devono costantemente lottare per ottenere l'allacciamento alla rete delle strade nazionali promesso da ormai molto tempo. Pierre-Alain Gentil, Consigliere agli Stati PS/JU e sindaco di Delémont, si stupisce: „Adesso promettono all'improvviso una pioggia di manna per l'ampliamento delle strade nazionali. Chi pagherà il conto di queste promesse?“

Gentil ha inoltre evidenziato che il controprogetto «Avanti» rappresenta un'inversione di rotta nella politica dei trasporti seguita finora e più volte confermata dal Popolo in votazione. Le conseguenze sul trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia sarebbero decisamente nefaste. Adrian Schmid dell'Associazione traffico e ambiente (ATA) ha ricordato che i conti dell'«Avanti» non tornano. Ha confrontato le entrate e le uscite, rilevando che, a seconda dello scenario considerato, v'è un ammanco che varia da 1,5 a 13 miliardi di franchi. „È inaccettabile che si faccia partire un programma miliardario di costruzioni stradali senza che sia chiaro il finanziamento“, ha detto Schmid. Si profila all'orizzonte un forte rincaro del

prezzo della benzina per finanziare il controprogetto «Avanti», come del resto è già stato chiesto anche da singoli suoi sostenitori.

Per Ruedi Aeschbacher, Consigliere nazionale PEP/ZH ed ex municipale di Zurigo, il controprogetto «Avanti» punta soprattutto all'ampliamento delle autostrade sull'altopiano e al Gottardo, ma non affronta i veri problemi del traffico, che sono quelli degli agglomerati urbani e delle città. Per i centri restano solo vane promesse, mentre i problemi invece si aggravano. "Se il sistema autostradale viene reso generalmente più attrattivo, la conseguenza è che una valanga d'auto ancor più grossa si riverserà ogni giorno su città e agglomerati, aggravando ulteriormente i problemi odierni", ha spiegato Aeschbacher.

- Relazione della Consigliera nazionale Christa MARKWALDER
- Relazione del Consigliere agli Stati Pierre-Alain GENTIL
- Relazione di Adrian SCHMID, ATA
- Appendice della relazione di Adrian Schmid
- Realzione del Consigliere nazionale ed ex municipale Ruedi AESCHBACHER

Per ulteriori informazioni:

Alf Arnold, presidente del Comitato Avanti-no, 041 870 97 85, 079 711 57 13

Adrian Schmid, membro del Comitato Avanti-no, 031 328 82 30, 076 342 39 51

Werner Herger, coordinatore Avanti-no per la Svizzera italiana, 091 826 40 88



Rispedire l'«Avanti» al mittente

Il controprogetto «Avanti» non solleva solo domande sulla sua sostenibilità finanziaria, sulla messa in pericolo del trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia e sul semplice spostamento degli ingorghi da un luogo all'altro, presenta anche notevoli difetti democratici.

L'iniziativa «Avanti», nel frattempo ritirata, avrebbe perlomeno rispettato il principio dell'unità della materia. Invece nel controprogetto sono ora impacchettate proposte diverse fra loro. Dal punto di vista democratico è molto preoccupante che la Popolazione possa votare solo su un intero pacchetto di riforme nel settore dei trasporti che in qualche modo cercano di accontentare un po' tutti.

Nel controprogetto «Avanti» sono contenute almeno quattro proposte diverse, sulle quali dal punto di vista democratico il Popolo dovrebbe poter votare separatamente:

- (1) Fondo per le infrastrutture: con questa cassa separata gli 1,6 miliardi di franchi destinati a porre le basi aggirano il freno all'indebitamento. In generale, fondi come questo rendono più difficile la politica finanziaria, come ha più volte sottolineato il Consigliere federale Villiger.
- (2) Allentamento dell'articolo sulla protezione delle Alpi: per permettere realizzazione di una seconda galleria stradale al San Gottardo, che attirerà ulteriore traffico pesante in transito attraverso le Alpi.
- (3) Traffico negli agglomerati: purtroppo solo una dichiarazione d'intenti non vincolante. In confronto al resto del pacchetto ha una portata molto limitata
- (4) Ampliamento della capacità della rete delle strade nazionali: più che eliminare le strettoie nella rete delle strade nazionali, sposterebbe semplicemente gli ingorghi altrove.

Con il controprogetto «Avanti» i votanti avranno solo la possibilità di dire sì o no a tutti questi punti contemporaneamente. Chi è favorevole alla promozione del traffico negli agglomerati, deve dire di sì anche al raddoppio del Gottardo. Una logica piuttosto bizzarra, non trovate?

Pieni poteri al Parlamento

Com'è noto, il Parlamento ha modificato sostanzialmente il controprogetto del Consiglio federale e nelle questioni più importanti si è attribuito il potere decisionale (cfr. soprattutto le differenze nell'art. 197 nell'allegato a questa relazione).

Grazie a questi cambiamenti il Parlamento può decidere su tutti i punti più importanti in prima e ultima istanza:

- **Priorità nel programma per l'ampliamento della rete delle strade nazionali:** il Consiglio federale può avanzare le proprie proposte, ma il Parlamento può modificarle come meglio crede. Prendiamo l'esempio del raddoppio del Gottardo: per il Consiglio federale è un'opera non urgente, di terza priorità. Il Parlamento ha invece approvato l'iniziativa Giezendanner (ora "congelata") che le conferisce la massima priorità.

- Le ulteriori tappe di realizzazione e il relativo quadro finanziario: il Consiglio federale deve riferire ogni 4 anni al Parlamento e presentare le richieste per il successivo programma di costruzioni e il quadro finanziario. Il Parlamento decide le priorità dei progetti e delle finanze!
- Le decisioni sul regolamento del fondo: in questo modo il Parlamento decide anche quale parte dei dazi sui carburanti confluiscono nel fondo infrastrutture. Indirettamente così decide anche sui contributi disponibili per altri compiti (come per es. la protezione dal rumore).
- Distribuzione dei mezzi sui tre compiti del fondo: qui il Parlamento distribuirà i mezzi tramite l'ordinanza sul fondo infrastrutture, con la decisione sul programma delle opere da realizzare e sulle prossime tappe di realizzazione.

In questo contesto, due gruppi oggi molto corteggiati dai fautori dell'«Avanti», i sostenitori dei trasporti pubblici e le regioni periferiche. Entrambi potrebbero avere delle brutte sorprese:

- alle regioni periferiche oggi si promette il completamento della rete delle strade nazionali. A seconda della distribuzione dei mezzi fra due compiti del fondo (completamento della rete e ampliamento delle strade nazionali) v'è tuttavia il pericolo che il completamento subisca ritardi rispetto al programma attuale. È chiaro inoltre che si introdurrebbe un nuovo compito e che i mezzi disponibili verrebbero suddivisi fra un maggior numero di compiti.
- Le promesse a favore dei trasporti pubblici negli agglomerati, che sono messe in primo piano dall'UTP e dalla Litra, sono prive di una chiara base costituzionale. Nel controprogetto «Avanti» il Parlamento ha definito solo un programma di costruzioni (art. 197 cpv 2) e la creazione e il finanziamento di un fondo (art. 197 cpv 3). Ha però omesso di indicare una chiave di riparto dei mezzi sui tre compiti indicati.

Riassumendo si può dunque constatare che il controprogetto «Avanti» da un lato riunisce troppi aspetti diversi in un'unica proposta, ciò che è dubbio dal punto di vista dell'unità della materia. D'altra parte attribuisce al Parlamento competenze enormi nelle questioni relative alla realizzazione di strade nazionali e del promovimento del traffico negli agglomerati.

Perciò la conclusione da una prospettiva politica democratica può solo essere: no a questo controprogetto antidemocratico.

Christa Markwalder, Consigliera nazionale (PRD/BE)

Perché le regioni periferiche perdono con "Avanti": la manna per l'ampliamento delle strade nazionali. A spese di chi?

Si capisce che i promotori dell'iniziativa AVANTI abbiano accettato di ritirare il loro testo a favore del controprogetto elaborato dalla maggioranza delle Camere federali. Il controprogetto contiene infatti gli stessi trucchi dell'iniziativa e in più uno "zuccherino" destinato a sedurre i difensori dei trasporti pubblici. Un pur sommario esame del testo sottomesso alle elettrici e agli elettori dimostra che il controprogetto rimette radicalmente in causa la concezione dei trasporti messa in piedi da diversi anni a questa parte dalla Confederazione e in particolare l'ambizioso progetto del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia.

Di seguito, in maniera molto sintetica gli argomenti che dovrebbero condurre il corpo elettorale a respingere il controprogetto:

- Mentre la maggioranza del Parlamento mette in atto una politica dei risparmi draconiana, che tocca in particolare i trasporti pubblici, il controprogetto mette in atto una politica di fondi speciali che permettono di favorire i progetti stradali e li mette fuori dalla portata dei tagli di bilancio;
- Mentre i progetti ambiziosi e costosi in materia ferroviaria (NTFA), decisi dal popolo, non sono ancora terminati e che i loro sforzi non hanno dunque ancora potuti essere misurati, il controprogetto inietta dei mezzi finanziari massicci nel traffico stradale, ciò che contraddice radicalmente la politica precedente;
- Mentre oltre alle disposizioni legali esistenti (che hanno per esempio permesso di finanziare la metropolitana losannese) delle riflessioni di lungo respiro sono in corso per immaginare e concretizzare un finanziamento del traffico negli agglomerati (cfr. i lavori della commissione Bieri), il controprogetto tira fuori un coniglio dal cilindro per le infrastrutture nelle città (300-350 milioni all'anno da dividere fra la ferrovia e la strada). E lascia intendere che il problema sarà così risolto. Si ricordi che il controprogetto metterà invece a disposizione tra 1,5 e 2 miliardi all'anno per progetti stradali.
- Mentre la rete autostradale nazionale non è ancora stata completata e certe regioni periferiche (l'arco giurassiano in particolare) devono portare avanti costantemente la loro lotta affinché le infrastrutture necessarie per l'allacciamento alla rete nazionale avvenga nei tempi promessi, si "scopre" improvvisamente un'inesauribile manna per finanziare nuovi progetti: chi vogliamo prendere in giro?
- Mentre la politica svizzera del trasferimento dalla strada alla ferrovia suscita un crescente interesse (e persino degli emuli) a livello europeo, il controprogetto dà un segnale totalmente contraddittorio. Non vi è

www.avanti-no.ch

alcun dubbio che la sua accettazione rafforzerebbe il ruolo di "imbuto europeo per i camion" del nostro paese, situazione che l'iniziativa delle Alpi e la costruzione delle NTFA voleva appunto evitare.

Infine, la conclusione è d'obbligo: bisogna rifiutare decisamente il controprogetto «Avanti», ingannevole, illusorio e dannoso per la politica globale dei trasporti.

Pierre-Alain Gentil, Consigliere agli Stati (PS/JU)

I conti dell'«Avanti» non tornano: Il poker miliardario al tavolo dell'«Avanti»

Le finanze federali sono nelle cifre rosse. In questi giorni il Parlamento discute perciò un primo programma di risparmio di circa 3,4 miliardi di franchi - con gravi conseguenze nel settore dei trasporti. D'altra parte, lo stesso Parlamento ha approvato un regalo fiscale che causa minori entrate di circa 1,5 miliardi alla Confederazione, ai Cantoni e ai Comuni. I direttori delle finanze cantonali hanno reagito e, per la prima volta dal 1848, è riuscito un cosiddetto referendum cantonale. Con queste premesse, le Cittadine e i Cittadini dovrebbero essere interessati al costo del controprogetto «Avanti», sul quale voteremo l'8 febbraio 2004.

L'ex ministro delle finanze Otto Stich ha appena messo il dito sulla piaga in un'intervista al periodico della Coop: "Per la politica finanziaria il controprogetto «Avanti» è al di là del bene e del male". Da parte nostra, parliamo dell'imbroglio dell'«Avanti». Perché?

Le entrate del fondo infrastrutture

Le spiegazioni dei fautori dell'«Avanti» sulle entrate del fondo per le infrastrutture sono imprecise e divergono di molto.

Il Dipartimento di Leuenberger parla di incassi fra 1 e 1,5 miliardi all'anno, vale a dire una media di 1,25 miliardi all'anno. Così in vent'anni si accumulerebbero 25 miliardi di franchi, ai quali va aggiunto il primo versamento nel fondo di 1,6 miliardi. Secondo l'ATEC, in totale sono dunque 26,6 miliardi di franchi.

Il TCS, che conduce la campagna a favore dell'«Avanti», vuole invece 3 miliardi di franchi all'anno. Secondo il responsabile della campagna TCS, Patrick Eperon, in 20 anni ci vogliono 60 miliardi da spendere nella costruzione di strade nazionali - come chiesto lo scorso ottobre in un'intervista a "Le temps". Nel frattempo la lobby dell'automobile ha un po' abbassato la cresta: ora il TCS parla di 30 miliardi di franchi...

In concreto: secondo il controprogetto «Avanti», i mezzi per il fondo per le costruzioni stradali proverrebbero dagli utili netti dei dazi e sopraddazi sui carburanti e dalla "vignetta" autostradale. Questi mezzi finanziari (3,65 miliardi di fr. nel 2001) servono però anche a finanziare la manutenzione e l'esercizio delle strade nazionali, i contributi per le strade principali dei Cantoni, i contributi per misure di protezione dell'ambiente e ripari fonici, nonché i contributi per il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia.

Le spese del fondo infrastrutture

Nel messaggio sull'iniziativa «Avanti» del maggio 2002 il Consiglio federale stimava i costi per il completamento della rete delle strade nazionali a 18 miliardi di franchi (messaggio, pag. 4520). Dopo il lancio della campagna a favore del controprogetto «Avanti», il direttore dell'Ufficio federale delle strade (USTRA)

ha più volte affermato che per il completamento della rete sarebbero necessari "solo" 10 miliardi di franchi. Il comitato "Sì alla mobilità", capeggiato dal solito TCS, ha aggiunto ancora qualche miliardo: secondo il suo argomentario per completare la rete delle strade nazionali ci vogliono 20 miliardi!

Naturalmente il Consiglio federale ha fatto le sue stime finanziarie sul maggior programma di costruzioni degli ultimi decenni (NB: maggiore di Ferrovia 2000 e Alptransit messi insieme). Il Comitato Avanti-No chiede che queste cifre siano presentate alle Cittadine e ai Cittadini prima della votazione. Il direttore dell'USTRA, Rudolf Dieterle, alla conferenza stampa del TCS del 25 novembre scorso ha invece evitato di rispondere chiaramente: [sui costi del controprogetto «Avanti»] "ci sono noti degli ordini di grandezza. Sarebbe poco intelligente parlarne adesso".

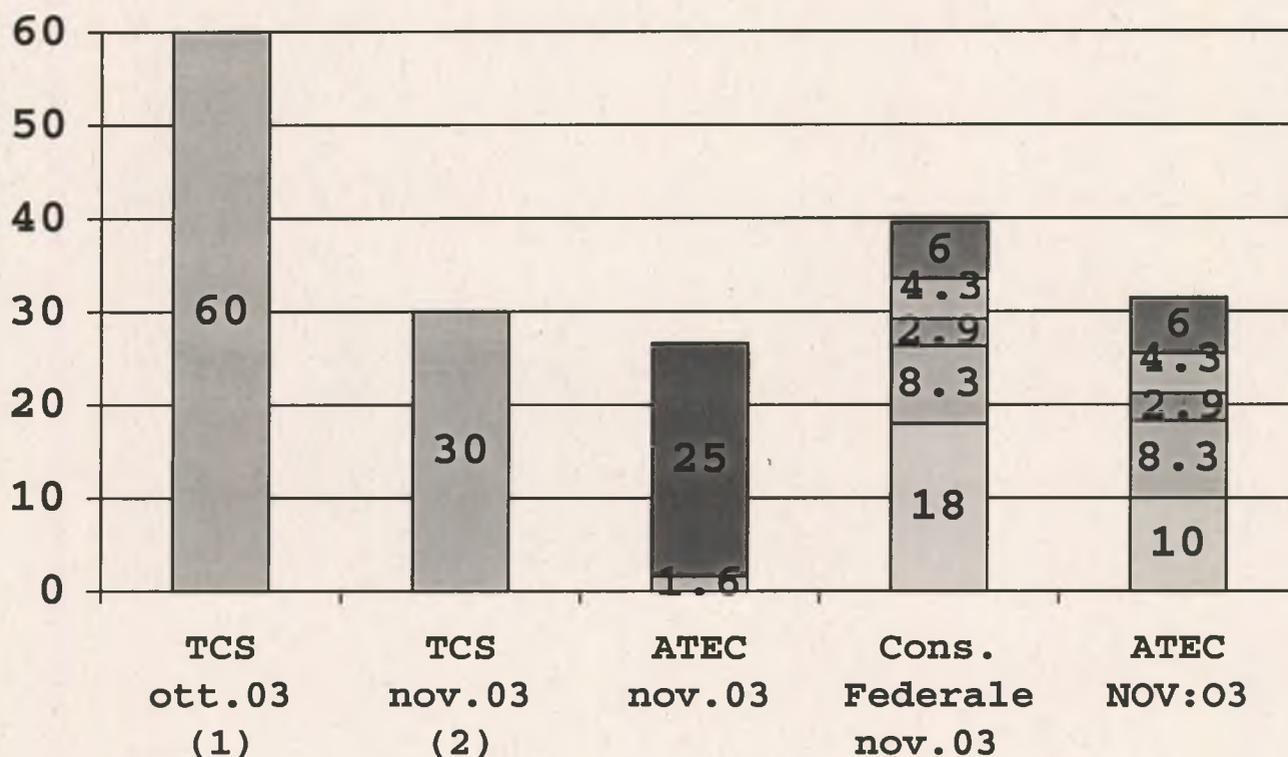
Conclusioni

Se si confrontano tutte le possibili entrate e uscite del fondo infrastrutture dell'«Avanti», risulta chiaro che le entrate non bastano con l'attuale livello delle tasse sulla benzina. A seconda dello scenario preso in considerazione, risulta un ammanco di 1,5 fino a 13 miliardi di franchi. Ha quindi ragione il presidente degli impresari costruttori di strade, Klaus Dirlewanger, quando pronostica un aumento del prezzo della benzina di 30 centesimi al litro.

Il finanziamento del controprogetto «Avanti» è poco serio. È inaccettabile che si faccia partire un programma miliardario di costruzioni stradali senza che sia chiaro il finanziamento. Le conseguenze, anche quelle finanziarie, sono a carico delle future generazioni. È questo l'imbroglio dell'«Avanti», al quale rispondiamo con un deciso "No!".

Adrian Schmid, direttore della politica dei trasporti dell'ATA

Entrate/uscite del fondo infrastrutture Avanti



Annotazioni

1. Patrick Eperon, TCS, in: Le temps 18.10.2003
2. Comitato „Sì alla mobilità“, Servizio stampa N° 2 del 20 novembre 2003, pag. .2 (firmato: Patrick Eperon, direttore della campagna „ Sì alla mobilità“)
3. Dr. Rudolf Dieterle, direttore USTRA, alla conferenza stampa del TCS del 25.11.2003, documentazione
4. Messaggio del Consiglio federale sull'iniziativa „Avanti“ - per autostrade sicure ed efficienti, maggio 2002, pag.4520 e USTRA, „Finanzielle Perspektiven der Spezialfinanzierung Strassenverkehr im Zusammenhang mit dem Gegenvorschlag zur Volksinitiative Avanti“ (Prospettive finanziarie del finanziamento speciale del traffico stradale in relazione al controprogetto Avanti), 14.2.2003
5. Dr. Rudolf Dieterle, direttore USTRA, alla conferenza stampa del TCS del 25.11.2003 und USTRA (cfr. 4)

Controprogetto «Avanti»: solo vane promesse per gli agglomerati

La colonna quotidiana non si trova da qualche parte in campagna o al Gottardo, bensì nelle grandi città e negli agglomerati. È lì che i nostri problemi di traffico debbono essere risolti prioritariamente. È ormai assodato che nelle aree di città e negli agglomerati la ricetta non può essere un'ulteriore costruzione di strade, poichè a ciò si oppongono le limitate condizioni di spazio, come pure le conseguenze negative del traffico (rumore, emissioni, pericoli, ecc.). Una moderna politica dei trasporti, verso la quale negli ultimi anni si sono indirizzate sempre più città svizzere ed estere, punta quasi esclusivamente sul potenziamento dei trasporti pubblici e sulla promozione del traffico lento (pedoni, biciclette).

Chi spera che il cosiddetto controprogetto «Avanti» porti alle città vantaggi e alleggerimento dai carichi del traffico, si illude. Infatti il controprogetto Avanti non è altro che un gigantesco progetto di costruzioni stradali di più di 30 miliardi di franchi, incentrato sull'altopiano e sul Gottardo. Questo non è di alcun aiuto per agglomerati e città. Al contrario: il sistema strade viene reso generalmente più attrattivo. Con la conseguenza che una valanga d'auto ancor più grossa si riverserà ogni giorno su città e agglomerati, aggravando ulteriormente i problemi odierni.

I sostenitori dell'«Avanti» tentano di guadagnare il consenso delle città e degli agglomerati facendo credere che il controprogetto destinerà ogni anno tra 300 e 350 milioni di franchi alla risoluzione dei loro problemi di traffico. E la metà di questo contributo sarebbe destinato ai mezzi pubblici. A questo proposito occorre dire quanto segue:

Nel testo del controprogetto non si trova neppure una parola sui 300 milioni di franchi per gli agglomerati, e neppure un accenno ai 150 milioni per i trasporti pubblici urbani. Sono solo promesse che difficilmente verranno mantenute. Ecco perché:

- La pressione al risparmio sui trasporti pubblici aumenta massicciamente con il primo e con l'annunciato secondo programma dirisparmio: il consigliere federale Leuenberger è stato costretto ad ammettere - malgrado un chiaro mandato popolare - di avere in vista la rinuncia alla seconda tappa di Ferrovia 2000. La consigliera federale Metzler ha bloccato 300 milioni destinati a facilitare l'uso dei trasporti pubblici agli handicappati. Ginevra teme per i 500 milioni promessi per la costruzione della sua S-Bahn e a Zurigo il progetto della nuova stazione di transito è rinviato o abbandonato del tutto.
- Anche se 150 milioni all'anno dovessero effettivamente andare ai trasporti pubblici negli agglomerati: cosa sono in confronto ai 30'000 milioni che verrebbero investiti nel gigantesco programma di costruzioni stradali? E cosa ne resta se debbono essere suddivisi tra 55 agglomerati? (Nel caso in cui questi vengono concentrati nei grossi agglomerati tutti gli altri centri ne escono con le tasche vuote).

Anche nel superamento dei grandi problemi della mobilità i mezzi finanziari sempre più ridotti debbono essere impiegati in maniera efficiente. Il controprogetto «Avanti» non lo fa. Al contrario causerà enormi conseguenze per la salute e l'ambiente, distruggerà enormi fette di territorio e pregiudicherà le strutture cittadine e le qualità urbanistiche attraverso autostrade in città e autosili.

Sarebbe diverso se gli agglomerati puntassero sul traffico pubblico e lento: con mezzi finanziari sensibilmente minori questi mezzi di trasporto più a misura d'uomo e più ecologici sono in grado di soddisfare i bisogni di mobilità in maniera sostenibile.

www.avanti-no.ch

Senza dubbio la Confederazione deve partecipare alla soluzione dei problemi di traffico negli agglomerati. Con la nuova perequazione finanziaria, che prevede pure un ampliamento mirato della destinazione dei dazi sui carburanti, questo avviene in maniera molto migliore che non attraverso il controprogetto «Avanti». Esso è da rifiutare fermamente, poiché attraverso vane promesse e una valanga di traffico, non porta nulla di buono alle città e agli agglomerati.

Ruedi Aeschbacher, Consigliere nazionale (PEP/ZH)

Noi vogliamo dire NO al controprogetto Avanti... Perché intende plasmare il futuro con ricette dell'età della pietra

- ... risultando troppo cara
- ... favorendo il collasso della circolazione
- ... travolgendo paesi e città
- ... compromettendo NTFA e trasporti pubblici ogni mezz'ora
- ... sabotando il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia
- ... compromettendo la credibilità della Svizzera in Europa
- ... distruggendo spazi vitali e paesaggi
- ... surriscaldando il clima
- ... togliendoci l'aria per respirare
- ... aumentando il numero delle vittime della strada
- ... ed è insostenibile dal profilo legale

Noi respingiamo l'Iniziativa Avanti... perché avrà conseguenze drammatiche per le regioni colpite!

Raddoppio della galleria autostradale del Gottardo (e ampliamento della rampa Nord)

- Maggiori oneri derivanti dal traffico per Uri e Ticino
- Aumento del traffico pesante e pericoloso sull'asse del Gottardo
- Il trasferimento dalla strada alla ferrovia viene rimesso in discussione
- Le colonne potrebbero essere evitate in modo più economico
- Il raddoppio non migliora la sicurezza del traffico

A1 tra Zurigo e Berna

- Collasso del traffico nella regione di Zurigo
- Concorrenza a ferrovia 2000 e alla rete suburbana zurighese
- Promozione del traffico locale su strada

A1 tra Losanna e Ginevra

- Aumento delle colonne nei pressi di Losanna e di Ginevra
- Rovina per paesaggio e regione
- Concorrenza all'ampliamento della rete ferroviaria



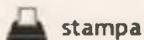
L'iniziativa Avanti risulterà troppo cara

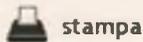
La concretizzazione dell'iniziativa Avanti costerà un patrimonio, che dovrà essere pagato da noi contribuenti. Non si tratta solo dei tre tronconi autostradali menzionati dall'iniziativa. Il loro ampliamento genererà numerose nuove strozzature che, in base al testo dell'iniziativa, dovranno a loro volta essere eliminate. L'accettazione dell'iniziativa genererà una spirale interminabile di ampliamenti, non solo autostradali, ma anche su strade cantonali e comunali.

Il PRD ha già messo in conto che per finanziare l'iniziativa Avanti si dovrà aumentare il prezzo della benzina o della vignetta autostradale.

Senza nuove fonti di finanziamento, l'ampliamento indiscriminato della rete stradale andrà a scapito della manutenzione, che già oggi risulta essere insufficiente, oltre che molto dispendiosa. In futuro, essa richiederà inoltre somme sempre maggiori.

Secondo uno studio dell'associazione umverkehr, anche senza l'iniziativa Avanti Confederazione, cantoni e comuni dovranno spendere circa 100 miliardi di franchi per la costruzione di strade: 25-35 miliardi per il completamento già deciso ma non ancora realizzato della rete autostradale, 45-65 miliardi per i tratti di strada nazionale e cantonale previsti e 10-15 miliardi per strade comunali.





Colonne sulla Sihlhochstrasse nei pressi di Zurigo

L'iniziativa Avanti porterà al collasso della circolazione - come a Los Angeles

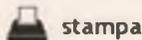
L'esperienza dimostra come l'ampliamento della capacità delle strade venga immediatamente assorbito dall'aumento della circolazione, con la creazione di nuove colonne in corrispondenza delle nuove strettoie.

L'ampliamento della A 1 da Zurigo a Berna e da Losanna a Ginevra porterà a nuovi intasamenti a ridosso delle città. Il raddoppio della galleria del Gottardo e l'ampliamento della rampa nord tra Erstfeld e Göschenen porterà alla formazione di colonne a Basilea, Lucerna, Lugano e prima della dogana di Chiasso.

Invece dei rimedi ormai superati degli anni 60, occorrono sistemi intelligenti, in grado di coordinare il flusso del traffico con mezzi telematici!

Costruire autostrade sino all'eccesso non funziona. Lo dimostra l'esempio di Los Angeles, dove le industrie automobilistiche hanno riscattato le imprese di trasporto pubblico per poi chiuderle e pianificare lo sviluppo della città in base alle esigenze dello spostamento in auto. Nemmeno le autostrade a 18 corsie sono però riuscite a evitare la formazione di colonne continue. E adesso a Los Angeles si reintroduce il buon vecchio tram!





„noi viviamo qui“ – Rosengartenstrasse a Zurigo

L'iniziativa Avanti travolgerà città e villaggi

L'ampliamento della rete autostradale genererà aumenti di traffico non solo sulle autostrade. Esso si riverserà anche negli agglomerati, nelle città e nei quartieri residenziali, dove già oggi numerosi abitanti si lamentano delle conseguenze del traffico molto intenso.

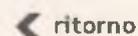
Non per niente, gli agglomerati intendono ampliare l'offerta di trasporto pubblico, che risulta molto più efficiente e rispettoso dell'ambiente e dello spazio vitale degli abitanti.

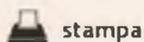
Investire i nostri soldi in nuove autostrade a causa dell'iniziativa Avanti non ci permetterà di risolvere i grossi problemi che abbiamo con il traffico nelle agglomerazioni. Anzi questi non faranno che aumentare.

A subirne le conseguenze saranno gli abitanti delle città e dei villaggi, ma anche gli automobilisti che, per un motivo o per l'altro, devono far capo alla loro autovettura.

Sapevate che:

- la metà di tutti i chilometri-auto percorsi in Svizzera viene effettuata dall'8% della popolazione adulta del nostro paese?
- Che nelle principali città, il 39% delle economie domestiche possono fare a meno dell'automobile (Basilea 54%, Lucerna 51%, Berna 47%, Zurigo 45%).
- Che un quarto di tutte le economie domestiche svizzere non dispone di un'auto?





stampa



ritorno



L'iniziativa Avanti compromette NTFA e trasporti pubblici ogni mezz'ora

Il popolo svizzero vuole trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia. Nel 1987 ha approvato il progetto Ferrovia 2000 e nel 1992 quello delle NTFA. L'approvazione del progetto di finanziamento dei trasporti pubblici nel 1998 ha assicurato i mezzi per la modernizzazione delle ferrovie e l'aumento della loro capacità di trasporto. Il principio del trasferimento del traffico merci è stato ribadito più volte con l'approvazione dell'Iniziativa delle Alpi nel 1994 e i due SI espressi alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (articolo costituzionale nel 1994 e legge nel 1998).

Adesso l'iniziativa Avanti vuole invertire la rotta, ancora prima di aver realizzato le nuove linee ferroviarie, la cadenza semioraria dei trasporti pubblici e il trasferimento del traffico pesante sulla ferrovia, riportando tutto il traffico sulle strade.

Con l'iniziativa Avanti, l'ampliamento dei trasporti pubblici su tutto il territorio nazionale e l'introduzione della cadenza semioraria resteranno un'illusione. È infatti logico che le capacità di trasporto ferroviario vengano mal utilizzate se il traffico stradale viene favorito da una sovracapacità nell'offerta. La conseguenza logica sarà lo smantellamento dei trasporti pubblici.

Le NTFA permetteranno collegamenti ferroviari rapidi ed attraenti, ma potranno risultare redditizie solo se intensamente utilizzate. Dall'apertura della galleria autostradale del San Gottardo, nel 1980, le ferrovie hanno perso metà dei loro trasporti. Il raddoppio della galleria allargherebbe ancora una volta le barriere, soprattutto per il traffico merci, compromettendo la redditività delle NTFA.

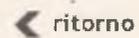
L'accettazione dell'iniziativa Avanti comprometterebbe la possibilità di un esercizio redditizio delle NTFA e di ferrovia 2000. Gli onerosi investimenti varati in questo settore non potrebbero verosimilmente mai essere ammortizzati.



stampa



ritorno



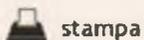
L'iniziativa Avanti compromette la credibilità della Svizzera in Europa

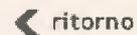
Al termine di lunghe trattative, la Svizzera ha potuto sottoscrivere un contratto con l'Unione europea, nel quale quest'ultima riconosce gli scopi della politica svizzera dei trasporti. L'UE accetta di conseguenza il divieto di circolazione notturno e domenicale per i mezzi pesanti, la tassa sul traffico pesante alla prestazione (TTPP) e il sussidiamento della ferrovia.

Le nazioni confinanti, come la Germania e l'Italia, hanno dichiarato la loro disponibilità ad adeguare le capacità delle loro linee ferroviarie di accesso alle NTFA, in quanto convinte dell'impegno della Svizzera a voler smaltire per ferrovia il traffico merci attraverso le Alpi.

L'accettazione dell'iniziativa Avanti indurrebbe senz'altro a dubitare della serietà della politica svizzera dei trasporti.

Germania e Italia non potrebbero quindi fare a meno di ripensare a fondo i loro investimenti nel settore ferroviario.





Veduta su Airolo, in val Leventina

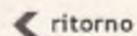
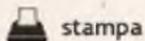
L'iniziativa Avanti distruggerà il nostro territorio e lo spazio vitale di piante e di animali

Le nostre valli sono già solcate da numerosissime strade. Nelle zone abitate, le strade ricoprono addirittura un terzo della superficie. L'iniziativa Avanti chiede un ulteriore, sproporzionato ampliamento della rete autostradale, sacrificando porzioni di territorio ancora maggiori in zone particolarmente pregiate, come le rive del lago Lemano o la valle della Reuss nel canton Uri.

La distruzione del paesaggio a causa dell'iniziativa Avanti priverà il turismo della sua principale attrattiva.

Negli ultimi decenni, abbiamo già limitato massicciamente lo spazio vitale di piante e animali con la costruzione di strade. Ogni specie ha bisogno di un minimo di spazio vitale per sopravvivere.

Per una specie vegetale o animale anche una strada stretta può costituire un ostacolo insormontabile. Figuriamoci un'autostrada.



 stampa ritorno

L'iniziativa Avanti contribuisce al surriscaldamento del clima

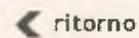
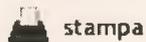
In Svizzera, circa un terzo dei gas responsabili dell'effetto serra sono generati dal traffico motorizzato. L'effetto di questi gas è ormai noto: l'atmosfera si surriscalda progressivamente, generando mutamenti climatici imprevedibili, tempeste e inondazioni sempre più frequenti, l'innalzamento del livello dei mari e lo scioglimento dello strato di Permafrost e dei ghiacciai.

La maggior parte del CO2 che produce l'effetto serra viene emanato dal traffico motorizzato. Anche quest'ultimo deve contribuire al rispetto degli accordi di Kyoto sulla riduzione di CO2, per i quali si è impegnata anche la Svizzera.

Sinora non siamo però riusciti neppure a fermare il continuo aumento delle emissioni annue di CO2, che potranno essere ridotte unicamente limitando il traffico stradale e trasferendo i trasporti su mezzi maggiormente rispettosi dell'ambiente.

La premessa indispensabile a tal fine è un NO all'iniziativa Avanti, che permetterà di contribuire ad evitare l'incombente catastrofe ambientale.

 stampa ritorno



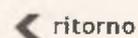
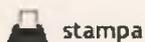
L'iniziativa Avanti ci toglierà l'aria per respirare

Le due ordinanze contro l'inquinamento fonico e quello ambientale ci permettono di sperare in un miglioramento di questi due fattori nei prossimi anni. Provvedimenti tecnici di protezione dell'ambiente quali i catalizzatori, i carburanti privi di zolfo e di piombo, i motori a basso consumo, i filtri anti fuliggine, il silenziamento dei motori, gli asfalti insonorizzanti ecc. non saranno però sufficienti e dovranno pertanto essere accompagnati da altri che agiscono sull'offerta e sulla scelta dei mezzi di trasporto.

L'aumento del traffico favorito dall'iniziativa Avanti significa anche la fine delle nostre speranze di avere una migliore qualità dell'aria e meno rumore.

Attualmente, il solo inquinamento generato dal traffico motorizzato è la causa di 2'100 decessi prematuri, 12'000 giorni di malattia e 50'000 casi di bronchite all'anno, che a loro volta ci costano 1,6 miliardi di franchi all'anno. Queste cifre non comprendono poi le conseguenze dell'inquinamento fonico, che vanno dalla pressione sanguigna troppo elevata all'infarto, dai disturbi di concentrazione sino alla depressione.

L'iniziativa Avanti annullerà i nostri sforzi per una riduzione a zero dei morti per incidenti della circolazione.



 stampa ritorno

L'iniziativa Avanti è insostenibile dal profilo legale

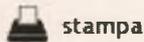
L'iniziativa Avanti intende promuovere sia il traffico stradale, sia il traffico ferroviario, ma gli elettori non hanno nessuna possibilità di favorire solo uno dei vettori di trasporto.

Per questo motivo, l'iniziativa Avanti lede il principio costituzionale dell'unità di materia.

L'iniziativa Avanti crea poi contraddizioni irrisolvibili con l'articolo di protezione delle Alpi. Infatti, se quest'ultimo venisse modificato nel senso proposto dall'iniziativa Avanti, dovrebbe avere il seguente tenore: le strade di transito non possono essere ampliate, a meno che si tratti di strade di transito.

L'eccezione prevista per la galleria del Gottardo di fatto sottrae, senza dichiararlo apertamente il principale asse e l'80% del traffico di transito, all'articolo di protezione delle Alpi.

 stampa ritorno



Controllo dei dischi tachimetrici di un autocarro sulla A2

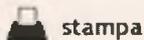
L'iniziativa Avanti è un sabotaggio del trasferimento del traffico pesante attraverso le Alpi dalla strada alla ferrovia

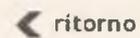
Il traffico pesante sulla strada del Gottardo è aumentato di 50 volte dal 1979 a oggi. Questa crescita smisurata è stata resa possibile dalla realizzazione della A2 e della galleria autostradale del San Gottardo, che ha generato una continua perdita di quote di mercato da parte delle ferrovie. Il traffico pesante rappresenta un notevole disturbo per la popolazione lungo la A2 da Basilea a Chiasso e ostacola il traffico leggero, per il quale in fondo l'autostrada era stata concepita e realizzata.

Il raddoppio della galleria e l'ampliamento della rampa nord, rivendicati dall'iniziativa Avanti, costituiscono un segnale sbagliato nei confronti degli autotrasportatori, ai quali viene in pratica data via libera attraverso la Svizzera. Dirottarli sulla ferrovia e mantenerveli dopo la realizzazione delle NTFA diverrà praticamente impossibile, mancando i necessari incentivi.

Ogni minuto che l'iniziativa Avanti permetterà di risparmiare renderà il trasporto stradale a miglior mercato.

La Confederazione si sta impegnando per incentivare il trasferimento del traffico pesante sulla ferrovia, tramite l'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPP), l'intensificazione dei controlli su strada, i sussidi al trasporto ferroviario e la costruzione delle NTFA. Sforzi che l'iniziativa Avanti rischia di rendere inutili.





L'iniziativa Avanti aumenterà il numero delle vittime della strada

Ogni anno, quasi 600 persone muoiono in incidenti della circolazione stradale. Spesso, si tratta di persone anziane o di bambini. Gran parte delle quasi 30'000 persone coinvolte annualmente in incidenti della circolazione riportano danni permanenti. Paragonando queste cifre a quelle del treno, constatiamo che nel 1998 38 persone, di cui 6 passeggeri, hanno perso la vita in incidenti ferroviari.

Il trasporto pubblico è nettamente più sicuro della strada.

L'iniziativa Avanti favorirà un'ulteriore incontrollata crescita del traffico stradale, non solo sulle autostrade, dove si verificano meno incidenti, ma anche sulle altre strade. Le persone si sposteranno su strada, con tutti i rischi che ciò comporta, invece di far capo al trasporto pubblico infinitamente più sicuro.

Con l'iniziativa Avanti, il numero di vittime della strada è senz'altro destinato ad aumentare.





Il raddoppio attirerà ulteriore traffico pesante e pericoloso

Il raddoppio della galleria del Gottardo non permetterà di risolvere i problemi di sicurezza. I rischi maggiori derivano infatti dal traffico pesante, che risulta coinvolto nella grande maggioranza degli incidenti in galleria. Questo problema può essere risolto unicamente dal suo trasferimento su ferrovia.

Il raddoppio della galleria attirerebbe invece ancora più traffico pesante, aumentando in tal modo i rischi, invece di diminuirli.

Gli autocarri non pongono solo problemi alla sicurezza, ma comportano anche un'usura della strada nettamente superiore alle auto. I lavori di manutenzione alla galleria non esigono però il raddoppio, in quanto possono essere pianificati con anni di anticipo ed eseguiti nelle notti primaverili e autunnali con poco traffico, che può essere deviato senza problemi sulla strada del passo.

Meno autocarri in galleria significa anche meno manutenzione

Il raddoppio della galleria autostradale non potrebbe essere ultimato prima delle nuove trasversali alpine, che costituirebbero per numerosi viaggiatori un'interessante alternativa al trasporto stradale e toglierebbero gran parte del traffico pesante dalla A2.

L'iniziativa delle Alpi ha proposto di istituire un collegamento con un'autostrada viaggiante tra Airolo e Göschenen, che permetterebbe di eliminare il maggior fattore di rischio in galleria. Nei fine settimana di maggiore traffico, l'autostrada viaggiante potrebbe poi anche trasportare le auto.
[Ulteriori informazioni sul tema](#)





Il raddoppio compromette il trasferimento del traffico pesante

Accettando l'Iniziativa delle Alpi, il popolo ha deciso nel 1994 di trasferire il traffico pesante attraverso le Alpi su ferrovia. Nel 1999, il Parlamento ha poi definito gli obiettivi da raggiungere tramite la legge sul trasferimento: due anni dopo l'apertura della galleria di base del Lötschberg, quindi nel 2008/2009, il numero degli autocarri in transito attraverso le Alpi deve essere ridotto dagli attuali 1,4 milioni a 650'000.

Il popolo ha posto dei limiti al traffico pesante in transito. Il raddoppio della galleria impedirebbe rendere però impossibile il controllo.

Il trasferimento deve essere realizzato tramite la tassa sul traffico pesante (TTPP) e l'intensificazione dei controlli del traffico pesante, sussidiando il traffico merci per ferrovia e la costruzione delle NTFA. Dal giugno 2001 è in servizio anche l'autostrada viaggiante Freiburg – Novara attraverso il Lötschberg che, a lungo termine, potrà incrementare la sua capacità di trasporto dagli attuali 65'000 a 315'000 autocarri all'anno. Le nuove condizioni previste dalla politica dei trasporti hanno indotto l'impresa di trasporto Hangartner a far circolare un proprio treno di trasporto combinato attraverso le Alpi. Questa iniziativa privata potrebbe evitare 100 corse di autocarri su strada già a partire dal 2002.

Il raddoppio della galleria autostradale indurrebbe invece il trasporto merci a rivolgersi maggiormente alla strada.

Gli spunti positivi come il treno di trasporto combinato High-Cube della ditta Hangartner non avrebbero più ragione di essere. La politica decisa dal popolo di trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia verrebbe rimessa in discussione, come pure la redditività delle NTFA.





L'inversione termica trattiene al suolo i gas di scarico

La valle della Reuss in canton Uri vedrà aumentare i disagi derivanti dal traffico

Le strette valli della Reuss e della Leventina devono sopportare già oggi i disagi di un'enorme mole di traffico di transito su strada e su ferrovia. Le NTFA richiedono poi di sacrificare ancora ulteriori importanti porzioni di territorio, apportando nuovo traffico merci per ferrovia.

La popolazione non è pertanto più disposta a sopportare anche un raddoppio della galleria autostradale.

Dal punto di vista della capacità, il raddoppio da solo non ha senso. Le strettoie verrebbero semplicemente spostate sulla rampa nord tra Erstfeld e Göschenen, che manca di corsie d'emergenza. L'iniziativa Avanti intende pertanto ampliare anche questo tratto, nonostante che la stretta valle a V renda estremamente difficoltosa la realizzazione tecnica del progetto. Numerosi tratti dovrebbero essere completamente ricostruiti, con costi molto elevati e generando anni di colonne in prossimità dei cantieri.

Sull'autostrada del Brennero è stato introdotto con successo il divieto di sorpasso per i mezzi pesanti, che risparmia agli altri utenti le fastidiose „gare tra elefanti“ e i pericoli delle manovre di sorpasso.

[Ulteriori informazioni sul tema](#)

L'ampliamento della rampa Nord e il raddoppio della galleria sposterebbero le colonne nei pressi delle agglomerazioni di Lucerna e di Lugano e alla dogana di Chiasso, la cui capacità risulta esaurita già oggi.





stampa



ritorno

Le colonne potrebbero essere evitate in modo più economico

„Una miglior gestione del traffico nelle zone di riduzione del numero di corsie ai portali permetterebbe di aumentare la capacità al centro della galleria di circa 200 veicoli all'ora, ossia del 25% ... e quindi di ridurre sensibilmente i tempi di attesa.“ Questa la conclusione a cui è giunto uno studio dell'ufficio federale delle strade (ASTRA).

L'aumento delle quote di trasporto della ferrovia, grazie all'aumento della sua attrattività e al trasferimento dei mezzi pesanti, permetterebbero di evitare un aumento delle colonne anche in caso di forte incremento del traffico.

Un altro studio ufficiale è giunto alla medesima conclusione:

L'ufficio federale della pianificazione del territorio prevede che non si avrebbero colonne quasi permanenti, come invece è sovente il caso nelle agglomerazioni, nemmeno qualora il traffico dovesse aumentare del 30% e si rinunciasse all'ampliamento della A2.

La mole di traffico è molto differenziata sui diversi tratti della A2 tra Basilea e Chiasso. Di conseguenza, non ha senso voler applicare dappertutto il medesimo standard costruttivo. La richiesta di raddoppiare la galleria del Gottardo per eliminare „l'ultima strozzatura tra Napoli e Amburgo“ è assurda. Secondo quest'idea, il Rodano dovrebbe avere la medesima larghezza da Realp sino alla sua foce.

Iniziativa delle Alpen-Initiative, ATA, SEV e i competenti uffici cantonali urani e ticinesi hanno lanciato la proposta denominata „Alpen-Express“ in cui hanno richiesto di incrementare l'attrattività dei treni diretti sulla linea del Gottardo mediante l'adozione della cadenza semioraria e l'impiego di materiale rotabile migliore. Se il treno trasportasse il medesimo numero di viaggiatori di prima dell'apertura della galleria autostradale, avremmo giornalmente da 5'000 a 10'000 automobili in meno attraverso il Gottardo.

[Ulteriori informazioni sul tema](#)



stampa



ritorno



stampa



ritorno

Il raddoppio della galleria non migliora la sicurezza

Lo ha ribadito la Task-Force dell'ufficio federale delle strade (Astra): *"dal punto di vista delle possibilità di mettersi in salvo, la situazione nella galleria del Gottardo va definita come molto buona. Da questo punto di vista, il suo raddoppio non si impone"*.

L'automobil club germanico (ADAC) ha analizzato 20 importanti gallerie in diverse nazioni in un test sulla sicurezza. La galleria del Gottardo ha ricevuto la nota „buono“, mentre quelle del Seelisberg è stata valutata come „sufficiente“ nonostante sia a due tubi.

Il coefficiente di incidente risulta superiore a quello della galleria del Seelisberg (0,45 contro 0,26). Questo fatto non è però necessariamente da ascrivere al numero di tubi, dato che altre gallerie a un solo tubo, come quella del San Bernardino (0,26) e la Mappo Morettina (circonvallazione di Locarno; 0,23) presentano coefficienti analoghi a quella del Seelisberg. La gravità degli incidenti nella galleria del Gottardo (0,35) viene valutata in modo nettamente inferiore a quella di altre autostrade (0,6), mentre la gravità riscontrata sulla rampa Nord (0,15) e quella sud (0,25) sono pure inferiori alla media autostradale (0,32).

Va poi considerato come la galleria del Gottardo abbia una quota di traffico pesante nettamente superiore a quella di altre gallerie e sia pure molto più lunga (16,3 km contro i 6,6 del San Bernardino e i 5,5 km della Mappo-Morettina).

In tutti gli incidenti maggiori avvenuti in galleria erano coinvolti autocarri, il cui volume e peso costituiscono un notevole pericolo in caso d'incendio. La motorizzazione insufficiente porta poi ad un surriscaldamento sulle ripide rampe d'accesso. I conducenti non sono preparati né equipaggiati a sufficienza per fronteggiare casi d'incendio. A tutto ciò si aggiunge poi la fatica derivante dal superamento delle ore di guida ammesse.

La sicurezza nella galleria del Gottardo può essere migliorata riducendo il numero di autocarri che la percorrono. Il raddoppio della galleria favorirà invece il suo aumento!

La Confederazione intende obbligare i trasportatori ad avere un estintore sull'autocarro, dando così seguito ad una proposta dell'ATA.

[Ulteriori informazioni sul tema](#)



stampa



ritorno



L'ampliamento della A1 provocherà il collasso del traffico nella regione di Zurigo

L'Iniziativa Avanti richiede l'ampliamento a sei corsie della A1 da Berna a Zurigo. L'eliminazione di questa presunta strettoia non permetterà però di eliminare le colonne.

Le colonne si formeranno su altri tratti e nei pressi degli agglomerati.

L'esempio della galleria del Baregg evidenzia chiaramente quali siano le reazioni scatenate da un ampliamento esagerato della rete stradale: dall'apertura della galleria del Bötzbegg, la galleria del Baregg risulta permanentemente intasata da colonne, che si vorrebbero eliminare con la realizzazione di un terzo cunicolo. Così facendo, le colonne si riformerebbero però verso Zurigo e pertanto si intende ampliare a sei corsie la circonvallazione nord e si parla anche di una seconda autostrada parallela attraverso il Furttal. Quando il problema della capacità stradale sarà risolto sulla circonvallazione nord, si riproporrà al Brüttseller Kreuz e, una volta risolto questo, sulla circonvallazione nord di Winterthur, già oggi al limite in seguito al completamento dell'A4 attraverso il Weinland zurighese, tanto da indurre numerosi pendolari che fanno il tragitto in automobile ad attraversare la città piuttosto che prendere l'autostrada.





Ancora più colonne a Losanna e Ginevra

Un ampliamento a 6 corsie dell'autostrada da Losanna a Ginevra non elimina nessuna colonna, in quanto le strade di accesso a entrambe le città sono ormai sature e non sono pertanto più in grado di smaltire ulteriore traffico.

Un ampliamento a 6 corsie dell'autostrada da Losanna a Ginevra non elimina nessuna colonna, in quanto le strade di accesso a entrambe le città sono ormai sature e non sono pertanto più in grado di smaltire ulteriore traffico.

Il flusso di traffico viene ostruito soprattutto dai pendolari che potrebbero però essere trasportati in modo molto più razionale dai mezzi pubblici, invece di spendere quasi un miliardo di franchi per guadagnare poco tempo per recarsi da una città all'altra e poi perderne in seguito ancora di più tentando di avanzare a passo d'uomo verso il centro.





La A1 farà concorrenza a ferrovia 2000 e alie reti suburbane

Nel 2004 le FFS apriranno la nuova tratta Mattstetten-Rothrist, mentre Berna e Zurigo stanno ampliando le loro reti ferroviarie suburbane. Quella di Zurigo si estenderà sino al canton Argovia e a Zurigo verrà realizzata anche la nuova stazione sotterranea. Promuovere i trasporti per bus e ferrovia significa anche favorire una maggior efficienza nel trasporto.

Ogni composizione a due piani delle FFS può assorbire 7 km di colonna in autostrada.

Chi viaggia in treno non deve farsi tormentare dalle colonne e non perde tempo inutilmente.

Un ulteriore, massiccio ampliamento della rete autostradale rimette in questione gli investimenti già decisi nel settore dei trasporti pubblici.

La strada e la ferrovia, invece di completarsi , continueranno a farsi concorrenza, a scapito degli abitanti, dei contribuenti e dell'ambiente.

Sapevate che,

- **Potete disporre già oggi, su gran parte della rete ferroviaria, di un treno ogni mezz'ora in grado di portarvi a destinazione rapidamente e in modo sicuro?**
- **Dopo il completamento di ferrovia 2000, il tragitto da Berna a Zurigo durerà un quarto d'ora in meno e verrà quindi coperto in meno di un'ora?**



 stampa ritorno

Con il treno regionale o con l'auto?

Ancora più traffico regionale sulla A1

Un'inchiesta condotta nella galleria del Baregg ha portato alla luce un fatto piuttosto sorprendente. Solo il 20% degli intervistati hanno dichiarato di essere diretti oltre Olten e solo il 16% erano diretti nella Svizzera orientale, oltre Zurigo. Il traffico di persone utilizza la A1 per tratte come Othmarsingen-Dietikon, Rapperswil-Zürich oppure Kirchberg-Berna. La A1 viene pertanto utilizzata come strada regionale e solo in minima parte come collegamento a lunga distanza, per il quale invece era stata originariamente concepita.

Costruire un'autostrada per il traffico regionale non ha senso.

Come non avrebbe senso costruire una linea ferroviaria ad alta velocità tra Zurigo Oerlikon e Zurigo Altstetten oppure tra Ostermundigen e Berna Bümpliz.

Sarebbe invece molto più opportuno trasferire il traffico regionale sulla S-Bahn, sui tram e sui bus.

 stampa ritorno

 stampa ritorno

Treno regionale lungo il lago Lemano

Una catastrofe per località e paesaggi

L'ampliamento della A1 comporterebbe numerosi problemi per le località di questa regione molto delicata dal punto di vista ambientale. Nella regione di Morges, per esempio, diverse case dovrebbero venire abbattute e di dovrebbe ricorrere a dispendiosi e poco estetici ripari fonici.

Un ampliamento dell'autostrada avrebbe pesanti conseguenze per una regione dalle caratteristiche uniche come quella della Riviera del Lemano.

L'ampliamento dell'autostrada tra Losanna e Ginevra, oltre a costare molto caro, avrebbe solo svantaggi: una pesante penalizzazione dell'ambiente, il trasferimento delle colonne negli agglomerati, l'aumento dell'inquinamento fonico ed atmosferico e l'incremento della concorrenza alla ferrovia.

 stampa ritorno

 stampa ritorno

Aspettando il treno

Concorrenza all'ampliamento della ferrovia

I governi cantonali di Losanna e di Ginevra intendono ovviare alle lacune di capacità della ferrovia tramite la posa di nuovi binari, che richiedono meno spazio dell'ampliamento dell'autostrada. Tra Ginevra e Coppet il terzo binario potrà essere messo in servizio già nel 2004, accompagnato da un aumento dei parcheggi nelle stazioni.

La rimessa in esercizio della linea del Tonchino a sud del lago Lemano permetterebbe di sgravare la linea della costa settentrionale, molto carica, generando nuove capacità per il traffico interurbano tra Ginevra e Losanna, già oggi servito da un treno ogni ora nelle due direzioni.

L'ampliamento della A 1 tra Ginevra e Losanna farebbe concorrenza ai piani di ampliamento della ferrovia, ostacolandone la realizzazione.

 stampa ritorno

Imbroglione «Avanti» n° 7: solo briciole per gli agglomerati.

300 milioni di franchi all'anno per gli agglomerati urbani? Nel controprogetto «Avanti» proprio non se ne parla! Nemmeno una parola. E tanto meno c'è scritto qualcosa su un contributo per i trasporti pubblici nelle città. Le S-Bahn (come il progetto ticinese T10), che sono il mezzo di trasporto più efficiente negli agglomerati, non approfitteranno dei soldi del fondo stradale. Non corrispondono ai criteri per ottenere dei contributi. I fautori del controprogetto «Avanti» fanno solo vuote promesse.



« Il raddoppio e le 6 corsie sull'A2 porteranno più traffico proprio a sud delle Alpi e nelle città a nord. Il controprogetto «Avanti» non dà nessuna garanzia per una soluzione sostenibile coi trasporti pubblici. »

Fabio Pedrina, consigliere nazionale PS, 20.11.03

Imbroglione «Avanti» n° 8: le regioni periferiche restano a mani vuote.

Ci sarà una pioggia di miliardi per i costruttori di strade. Ma sicuramente non poveranno soldi sulle regioni periferiche. La maggior parte dei soldi che verranno spesi in nuove autostrade andrà ai Cantoni Zurigo, Berna, Vaud e Lucerna. Al Ticino «Avanti» porterà solo il secondo tubo al Gottardo, l'aumento del traffico e le colonne nel Mendrisiotto. Ma anche il Cantone dei Grigioni resterà a mani vuote. Il divario fra le regioni più ricche e quelle più deboli aumenterà ulteriormente.

Imbroglione «Avanti» n° 9: si tacciano le conseguenze sul clima.

Il caldo da record dell'ultima estate, inondazioni sempre più frequenti e catastrofiche, il Cervino che si sgretola: il clima sta cambiando. Con ancora più traffico e inquinamento la nostra atmosfera diventerà ancora più calda e sporca. Eppure le conseguenze del traffico stradale sulla nostra salute sono ormai note e gravissime: ogni anno in Svizzera 3300 donne, uomini e bambini muoiono anzitempo a causa dell'inquinamento dell'aria.



« Più traffico, più inquinamento, più ammalati, più costi della salute. I nostri bambini hanno il diritto di respirare aria pulita. »

Marco Maurizio, pediatra, Mendrisio, 26.10.03

Imbroglione «Avanti» n° 10: miliardi per nuove strade, niente contro il rumore.

Il rumore fa ammalare: dalla pressione sanguigna eccessiva fino all'infarto cardiaco, dai disturbi di concentrazione fino alla depressione. La salute di migliaia di persone esposte a rumore eccessivo dovuto al traffico è in pericolo. Tuttavia, le casse sono vuote e il Consiglio federale vuole rinviare le misure di risanamento fonico delle autostrade fino al 2015. Ma i miliardi per nuove strade e ancora più fracasso ci sono.

Imbroglione «Avanti» n° 11: risparmiare sull'AVS e buttar soldi per dell'asfalto?

C'è aria di crisi e ovunque incombono misure di risparmio. Però per nuove strade e ancora più traffico di transito i soldi ci sono. E dire che avremmo bisogno di questi soldi per cose più importanti: per le pensioni, per la salute, per le scuole e per la ricerca scientifica in Svizzera. L'asfalto non è una buona assicurazione per il nostro futuro!

8 febbraio: No all'imbroglione da 30 miliardi dell'«Avanti»!

Desidera altro materiale?

Comitato Avanti-NO, Aarberggasse 61, casella postale 8676, 3001 Berna, tel. 031 318 66 50, fax 031 328 82 01, mail@avanti-no.ch, www.avanti-no.ch.

Organizzazioni affiliate:

Associazione traffico e ambiente • Iniziativa delle Alpi • WWF Svizzera • Greenpeace Svizzera • CI bici Svizzera • Pro Natura • Sindacato del personale dei trasporti SEV • Strassenverkehrsverbund • Labigi Stadt • Medici per l'ambiente • Mobilità pedonale Svizzera • Sindacato trasporti • CasaMatera Svizzera • Associazione dei quadri del trasporto pubblico • Mountain Wilderness Svizzera • Federazione svizzera degli amici della natura • Pro Ferrovia Svizzera • Equiterre • Heimatschutz Svizzera • Fondazione svizzera dell'energia • Lega svizzera contro il rumore • Unione sindacale svizzera • Iniziativa delle domeniche • SOS Mendrisiotto ambiente • Professioniste dell'ambiente



8 febbraio:

No all'imbroglione da 30 miliardi dell'«Avanti»!



**«Verrà il momento
che la rete delle
strade nazionali
sarà terminata.
Non potete catramare
tutta la Svizzera.»**

Il Consigliere federale Kaspar Villiger il 4.12.02
al Consiglio degli Stati

L'8 febbraio votiamo sul cosiddetto «controprogetto all' iniziativa «Avanti» - per autostrade sicure ed efficienti». Questo controprogetto non è il solito compromesso tipicamente elvetico. Va più in là della stessa iniziativa della lobby stradale, che nel frattempo è stata ritirata - e non c'è da meravigliarsene!

La proposta sulla quale voteremo comprende fra l'altro: il raddoppio della galleria autostradale del San Gottardo e l'allargamento delle autostrade esistenti. Su questo altare i suoi promotori vogliono sacrificare la protezione delle nostre Alpi. Questo megalomane programma di costruzioni stradali inghiottirà più di 30 miliardi di franchi. Per finanziarlo la lobby stradale vuole aumentare di 30 centesimi il prezzo della benzina. Inoltre, con un fondo speciale, intende aggirare il freno all'indebitamento. Niente soldi per l'AVS, niente soldi per gli ospedali e per le scuole, ma 30 miliardi per nuove strade? Questo è un enorme imbroglio!

Imbroglio «Avanti» n° 1: si tacciano i costi reali.

Nessuno vuole dire quanto ci costerà alla fin fine questo enorme programma di opere stradali. Stime prudenti parlano di 30 miliardi di franchi. Altri, per esempio il TCS, avanzano la cifra di 60 miliardi. Significa spendere più o meno 1,5 fino a 3 miliardi l'anno. A confronto: il pensionamento flessibile, che è stato abbandonato per motivi finanziari, sarebbe costato 400 milioni di franchi all'anno.



« Non sono contrario per principio al raddoppio. Il controprogetto non assicura però un sufficiente trasferimento del traffico pesante sulla rotaia. I suoi costi rischiano poi di ridurre gli spazi per la politica sociale.»

Meinrado Robbiani, consigliere nazionale PPD, 20.11.03

Imbroglio «Avanti» n° 2: aumenterà il prezzo della benzina.

Se lasciamo fare alla lobby stradale, questo controprogetto rischia di costarci molto, ma molto caro. 30 miliardi non cascano dal cielo: pantalone paga! Per coprire il buco passerà alla cassa il contribuente. In particolare, saranno aumentate le tasse sul carburante e così la benzina costerà più cara. Il presidente dell'associazione dei costruttori di strade ha già chiesto un aumento di 30 centesimi al litro!

Imbroglione «Avanti» n° 3: il raddoppio del Gottardo seppellisce la protezione delle Alpi.

Il controprogetto «Avanti» è l'ennesimo tentativo di dare l'avvio ai lavori per il secondo foro stradale del San Gottardo. La protezione delle Alpi vieta il potenziamento degli assi di transito. Se passa il controprogetto, non vale più della carta sulla quale è scritta. Per fare in modo che il Popolo non se ne accorga, si tenta di far passare «Avanti» come un progetto per risolvere i problemi di traffico negli agglomerati. Ma per questo obiettivo sono disponibili al massimo 300 milioni annui.



« Se si potenziasse l'asse di transito più centrale attraverso le Alpi, ciò avrebbe un effetto di segnale. Indubbiamente attirerebbe ancora più traffico stradale e soprattutto più traffico pesante. »

Benedikt Weibel, direttore generale FFS in «Ma» 1/2002

Imbroglione «Avanti» n° 4: non rispetto della volontà popolare.

Il Popolo svizzero ha confermato la sua volontà di trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia. Perciò investiamo miliardi per la realizzazione dell'Alptransit. E adesso vogliamo rendere le nostre strade ancora più attrattive per il traffico di transito? Il raddoppio del Gottardo attirerà una valanga di TIR, decretando la rovina finanziaria delle nuove trasversali ferroviarie. «Avanti» è il miglior modo per minare la politica dei trasporti svizzera.

Imbroglione «Avanti» n° 5: più camion significano più pericolo, non più sicurezza.

La misura più efficace per migliorare la sicurezza nelle gallerie alpine è vietare il transito dei TIR. Né il Parlamento né il Consiglio federale si muovono però in questa direzione. Al contrario: col raddoppio del Gottardo ci sarà ancora più traffico pesante e il pericolo sull'asse sud-nord sarà ancora maggiore. È quanto hanno constatato anche gli esperti in sicurezza stradale dell'Ufficio per la prevenzione degli infortuni (UPI).



« Se volete un esempio lampante di una politica dei trasporti sbagliata, guardate l'autostrada del Sole fra Milano, Bologna e Firenze. »

Kathy Riklin, consigliera nazionale PPD, 20.11.03

Imbroglione «Avanti» n° 6: si spostano le colonne, gli ingorghi restano.

L'ingorgo quotidiano in Svizzera non è quello del Gottardo, ma le colonne che si formano nelle città e nei loro dintorni. Questo è il problema più urgente legato al traffico. Allargare le autostrade non farebbe che peggiorare la situazione. Perché nuove strade attirano nuovo traffico e gli ingorghi peggiorano invece di migliorare. Soprattutto dove vive e lavora gran parte della popolazione, cioè in città. Gli Stati Uniti sono già «Avanti»: a Los Angeles ci sono fino a 18 corsie e ogni giorno si formano colonne!