

COMITATO CANTONALE CONTRO ASSURDI "VICOLI CIECHI"

C.P. 2336 - 6901 Lugano - 091 231402

Votazione federale del 1.aprile 1990

SCHEDA INFORMATIVA

Iniziative popolari "Trifoglio"

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

STORIA

Con il decreto del 21 giugno 1960, le Camere federali hanno definitivamente fissato il tracciato generale delle strade nazionali. Esso è stato allungato a tre riprese (tunnel stradale del San Gottardo, circonvallazione di Zurigo e Transgiurana). Attraverso una mozione, nel 1977 il Consiglio federale è stato incaricato di riconsiderare sei tratti contestati, fra i quali la N1 fra Avenches e Yverdon, la N4 fra Wettswil e Knonau e la N6 (tunnel del Rawil). Dopo questo riesame, tutti i tratti sono stati riconfermati, ad eccezione di quello della N6.

Questa riconferma nonché lo scacco, subito in votazione popolare il 26.2.78 dall'iniziativa "Democrazia nella costruzione delle strade nazionali" sono serviti da pretesto all'Associazione svizzera dei trasporti (AST) per lanciare e depositare presso la Cancelleria federale, il 21.7.87, quattro iniziative popolari:

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

In considerazione della forte opposizione riscontrata nel Giura, gli iniziattivisti hanno ritirato, il 21.8.89, l'iniziativa contro la Transgiurana (N 16).

Nel suo messaggio del 25.1.89, il Consiglio federale raccomanda il rifiuto di queste iniziative e rinuncia a opporre un controprogetto. Le Camere federali (il Consiglio nazionale nell'autunno 89 e il Consiglio degli Stati nell'inverno 89) hanno seguito queste raccomandazioni del Governo e hanno votato il rifiuto delle tre iniziative restanti:

votazioni finali:

N1: Consiglio nazionale 95 contro 45;
Consiglio degli Stati 38 contro 5;

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

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

OBIETTIVI

Gli obiettivi delle 3 iniziative consistono nel cancellare dalla rete delle strade nazionali e di impedire dunque la costruzione delle seguenti tratte:

N1, Morat-Yverdon (47 km)

N4, Wettswil-Knonau (13,5 km)

N5 Bienne-Soletta/Zuchwil (23 km)

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

PARTICOLARI ARGOMENTI CONTRO LE TRE INIZIATIVE

a) Tratta della N1 fra Yverdon e Morat

Gli esperti federali hanno definito tre assi principali di strade nazionali in Svizzera romanda, in funzione della ripartizione dei differenti centri di attività. La N1 serve dunque a collegare Ginevra a Berna, passando da Yverdon e Morat; la N2 proviene dal Vallese e conduce a Berna attraverso Vevey e Montreux; la N5 deve servire i piedi del Giura da Neuchâtel a Soletta, passando per Bienne. Questi tre collegamenti sono indispensabili per collegare le differenti regioni fra loro da una parte, ma soprattutto per assorbire il traffico di transito sempre più importante che ancora attanaglia alcuni agglomerati. Per ciò che concerne in particolare la N1, la regione di La Broye attende da lungo tempo che la strada nazionale venga a sollevarla dal sovraccarico di traffico riscontrato sulla strada cantonale.

b) Tratta della N4 fra Wettswil e Knonau

Con la loro opposizione alla costruzione di questa tratta, gli iniziativaisti rendono impossibile il raccordo delle strade collettrici regionali alle più vicine uscite d'autostrada. Il traffico è così costretto a riversarsi sulla rete locale, con la saturazione che fatalmente ne deriva. Il tronco d'autostrada contestato è un importante asse di collegamento fra la regione di Zurigo e Lucerna con il San Gottardo e il Ticino. Con la sua soppressione si impedisce la costruzione di un importante collegamento fra la Svizzera centrale da una parte, e, d'altra parte, la Svizzera orientale e il nord-est del paese.

c) Tratta della N5 fra Bienne e Soletta/Zuchwil

La N5 è destinata ad assorbire il traffico che proviene dal Giura. La circolazione continua ad aumentare con proporzioni di molto superiori alle previsioni e località come Bienne,

Pieterlen, Lengnau, Grenchen, Soletta subiscono disagi dai quali sarebbero considerevolmente sollevate se il tratto di N5 fra Bienne e Soletta potesse essere costruito. Inoltre, la strada cantonale attualmente utilizzata denuncia un tasso di frequenza degli incidenti inquietante. Questo tasso verrebbe ad essere considerevolmente ridotto se la strada nazionale fosse completata come previsto.

ARGOMENTI CONTRO LE TRE INIZIATIVE

Rete stradale completa

La rete delle strade nazionali è stata concepita come un'opera omogenea, che collega le differenti regioni del paese. Vie di comunicazione efficienti sono un elemento indispensabile per la vita del paese, poiché permettono di lottare contro l'isolamento di alcune regioni e offrono una libertà di circolazione che tutti auspicano. Per il momento, la rete è incompleta. Se tale dovesse rimanere, le tratte già costruite non potrebbero mai essere utilizzate in modo ottimale.

Sovraccarico per le altre strade

Le strade nazionali hanno lo scopo principale di sollevare le strade comunali e cantonali dal traffico di transito e di rimediare ai danni subiti all'interno delle agglomerazioni e dei villaggi, che, in mancanza di vie di comunicazione adeguate, si vedono attraversati quotidianamente da interminabili file di vetture e di camion, con l'inquinamento e il rumore che ne derivano.

Regioni sfavorite

Sia la regione ai piedi del Giura sia quella della Broye dipendono, per il loro sviluppo economico, dai collegamenti stradali rapidi con il resto del paese. A questa esigenza devono rispondere la N5 e la N1. I tratti che gli autori delle iniziative "Trifoglio" intendono ostacolare sono proprio quelle che permetterebbero, ad esempio, di far uscire il canton Giura dal suo isolamento, di facilitare le sue attività economiche,

di creare dunque posti di lavoro nella regione sud del Lago di Neuchâtel e particolarmente nella Broye.

Strade nazionali e inquinamento

Attualmente, alcune località, come Domdidier o Bienne, per esempio, devono subire una mole di traffico all'interno dei loro agglomerati importante, fastidiosa e inquinante. La concentrazione del traffico stradale in prossimità dei luoghi dove si abita espone la popolazione al rumore e alle emissioni di gas di scarico. Ebbene, lo scopo delle strade nazionali è proprio quello di far defluire i veicoli che non hanno nessun bisogno di attraversare gli agglomerati, ma che, al contrario, cercano strade rapide per recarsi da una parte all'altra del paese.

Le iniziative, che sotto il pretesto di proteggere il paesaggio e l'ambiente vogliono impedire la costruzione delle tratte mancanti della rete stradale, provocherebbero, al contrario, un aumento dei danni e non risolverebbero per nulla i problemi attuali di inquinamento. Se esse dovessero essere adottate, il flusso di traffico non diminuirebbe per nulla, bensì andrebbe ulteriormente a ingombrare strade già sovraccariche.

Alla fine dei conti, queste iniziative sono contrarie agli stessi scopi che desiderano perseguire. Va poi detto che le tecniche moderne permettono oggi di integrare le autostrade nel paesaggio, arrecandovi il minimo dei danni.

Viaggi sicuri

Qualsiasi tecnico della circolazione sa che i veicoli che si spostano abbastanza rapidamente ma a velocità regolari causano meno incidenti di quelli che sono costretti a viaggiare su strade ingombre, a velocità meno elevate, ma molto irregolari. Con il suo completamento, la rete delle strade nazionali sarà attrattiva e finalmente efficiente, apportando così miglioramenti sensibili alla sicurezza stradale. Il tutto andrà a vantaggio dei pedoni e degli utenti di veicoli a due ruote, che, attualmente, in alcune regioni, fanno le spese della saturazione delle strade cantonali e comunali.

Non tronchiamo i ponti

Benché le iniziative "Trifoglio" non riguardino nessun tratto autostradale ticinese, occorre che noi diamo prova di solidarietà nei confronti degli Svizzeri romandi e Svizzeri tedeschi. La Svizzera romanda tiene particolarmente a mantenere tutte le possibilità di relazione e di comunicazione con la Svizzera tedesca, per ragioni economiche, sociali e per la coesione dell'intero paese.

Le iniziative "Trifoglio", al contrario, intendono impedire la costruzione delle vie di comunicazione che collegano direttamente queste due regioni linguistiche del paese. Un'accettazione di qualsiasi di queste iniziative avrebbe come conseguenza gravi impedimenti nelle relazioni confederali. Rifiutandole tutte e tre, i cittadini svizzeri daranno prova, oltre che di buon senso, anche di solidarietà.

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

Iniziativa popolare "Alt al cemento - per una limitazione delle costruzioni stradali"

STORIA

Il lancio dell'iniziativa "Alt al cemento - per una limitazione delle costruzioni stradali" è dovuto a un comitato ad hoc che rappresenta ambienti di estrema sinistra (POCH) ed ecologisti. L'iniziativa è stata deposta alla Cancelleria federale il 25.2.86, munita di 111'277 firme valide. I suoi autori e i suoi sostenitori, che si oppongono alla costruzione delle autostrade nonché a qualsiasi estensione della rete stradale in generale, hanno voluto approfittare del momento in cui la moria dei boschi era un argomento politico di scottante attualità.

Nel suo messaggio del 31.8.88, il Consiglio federale raccomanda il rifiuto senza controprogetto di questa iniziativa, reputando che le sue esigenze siano praticamente inapplicabili. Le Camere federali hanno seguito questa raccomandazione e si sono pronunciate per un rifiuto senza controprogetto dell'iniziativa (il Consiglio nazionale nell'autunno 89 e il Consiglio degli Stati nell'inverno 89).

Votazioni finali:

Consiglio nazionale 102 contro 29;

Consiglio degli Stati 41 a 0.

CONTENUTI E SCOPI DELL'INIZIATIVA

- a) La rete stradale svizzera non deve superare la superficie totale che raggiungeva al 30 aprile 1986.
- b) Si potranno costruire o prolungare strade solo se equivalenti superfici della rete stradale, situate nella stessa regione, saranno escluse dalla circolazione dei veicoli e consacrate ad altri fini: zone pedonali, residenziali o strade aperte esclusivamente ai mezzi pubblici.
- c) Eccezioni sono previste in soli due casi: se una regione scarsamente edificata si trova in una situazione intollerabile o se il fatto di rinunciare a un progetto di strada o autostrada rende necessari lavori d'adattamento della rete stradale.
- d) Gli iniziativaisti intendono riservare i diritti dei cittadini che, sul piano cantonale, sono consultati nel campo delle strade principali.

COMMENTI E ARGOMENTI CONTRO L'INIZIATIVA

Soppressione di vie di comunicazione

Non esiste un inventario esatto della superficie totale della rete stradale al 30 aprile 1986. Tuttavia, si sa che un cer-

to numero di strade e di tratte di strade nazionali sono stati costruiti in seguito: è questo il caso della tratta di autostrada del Rodano che permette di evitare la città di Sion, la circonvallazione di San Gallo e il tratto lungo il Walensee.

L'applicazione dell'iniziativa condurrebbe a proibire al traffico motorizzato privato le strade cantonali o comunali che servono queste regioni e che sono utilizzate dagli abitanti per spostarsi da un comune all'altro. Occorre d'altra parte rilevare che la superficie delle autostrade è più importante di quella delle strade e bisognerebbe dunque compensarla raddoppiando la lunghezza delle strade da escludere dalla rete.

Isolamento

Lo stesso andrebbe fatto per le tratte delle strade nazionali che restano da costruire. Gli abitanti delle regioni interessate e desiderosi di recarsi da un comune all'altro si vedrebbero privati delle necessarie vie di accesso cantonali o comunali.

L'iniziativa presenta esigenze assurde e il Consiglio federale non esita ad affermare che essa chiede praticamente l'impossibile. Si costruiscono strade laddove le vie di comunicazione sono insufficienti sia socialmente sia economicamente. Ciò riguarda particolarmente le regioni più sfavorite. L'applicazione dell'iniziativa causerebbe disagi ancora più forti a queste regioni, già emarginate, che non alle altre.

Le eccezioni

Le eccezioni previste dagli autori dell'iniziativa sono assolutamente irrealiste. Chi dovrà decidere, e in base a quali criteri potrà farlo, quando si tratterà di determinare se una regione è scarsamente edificata e se si trova in una situazione intollerabile? Si può tranquillamente affermare che, in realtà, qualsiasi regione interessata dall'iniziativa si troverà in una situazione insopportabile quando si tratterà di privarla delle vie indispensabili di comunicazione.

Occorre d'altro canto precisare che le strade che servono le zone industriali o artigianali non sfuggono ai rigori dell'iniziativa. Se una tale strada si rivelerà indispensabile allo sviluppo economico di una zona, occorrerà che una porzione di strada corrispondente sia chiusa alla circolazione nella stessa regione: sia essa una strada comunale, cantonale o nazionale.

Conflitti

Questa iniziativa crea inoltre problemi di applicazione e di competenze gravi. La sua applicazione dipende dalla Confederazione, che tuttavia regola la costruzione e l'utilizzazione della rete delle sole strade nazionali (1'852 km). Tuttavia, le decisioni che riguardano le reti stradali cantonali (18'407 km) e comunali (51'197 km) dipendono dai comuni e dai cantoni. Si potrebbe giungere dunque alla seguente assurdit : un Comune potrebbe decidere di costruire una strada e obbligherebbe il Cantone o la Confederazione a sottrarre alla circolazione stradale una porzione equivalente di strada nazionale o cantonale. Occorre infatti sapere che fra il 1950 e il 1987 sono stati i comuni a costruire la pi  grande fetta di strade.

Assurda, praticamente impossibile da realizzare, l'iniziativa "Alt al cemento" mira di fatto a un solo traguardo: ostacolare la libera circolazione degli abitanti nella loro regione e attraverso il paese, con il pretesto di proteggere l'ambiente e il paesaggio. I cittadini e i cantoni sono dunque chiamati a rifiutarla massicciamente il prossimo 1.aprile.

NO ALL'INIZIATIVA "ALT AL CEMENTO".

CONCLUSIONI

Il 1.aprile 1990, il popolo e i cantoni dovranno pronunciarsi, fra l'altro, su quattro iniziative stradali che hanno lo stesso scopo: impedire la realizzazione di una rete stradale completa, efficiente e che permetta a ognuno di spostarsi scegliendo liberamente il mezzo di trasporto che meglio gli conviene.

Se le quattro iniziative fossero accettate, siano quelle concernenti la N1, la N4 e la N5 o quella che ostacola lo sviluppo dell'insieme della rete stradale, tutte avrebbero come effetto di creare numerosi "vicoli ciechi" nelle strade di comunicazioni indispensabili a un paese progredito come il nostro.

QUATTRO VOLTE NO, DUNQUE, ALLE INIZIATIVE "VICOLI CIECHI".