

**Verkehrspolitisch  
aufs Abstellgeleise?**



**Alpeninitiative  
NEIN**

**20. Februar 1994**

# **Stichhaltige Argumente gegen die Alpeninitiative**

## **NEIN zu unrealisierbaren Forderungen**

NEAT und Bahn 2000 bilden unabdingbare Voraussetzungen für die vollständige Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Diese ehrgeizigen Projekte lassen sich aber nicht innerhalb der von der Initiative geforderten zehnjährigen Übergangsfrist vollenden. Die Alpeninitiative ist daher mangels ausreichender Schienenkapazitäten gar nicht realisierbar.

## **NEIN zu überholten Forderungen**

Die Alpeninitiative wurde zu einer Zeit entworfen, als die EG von der Schweiz mit Nachdruck die Beseitigung der 28-Tonnen-Limite forderte. Das verkehrspolitische Umfeld hat sich in der Zwischenzeit aber grundlegend gewandelt. Im Transitabkommen wird der Schweiz die Beibehaltung der 28-Tonnen-Limite und des Nacht- und Sonntagsfahrverbots zugesichert. Volk und Stände haben dem Bau der NEAT und damit gleichzeitig auch Förderungsmassnahmen zur Umlagerung des Güterverkehrs zugestimmt. Damit sind alle notwendigen Vorkehrungen getroffen, um unseren Alpenraum vor einer überbordenden Verkehrslawine zu schützen.

## **NEIN zur Verletzung internationaler Abkommen**

Das Transitabkommen mit der EG, das der Schweiz die 28-Tonnen-Limite und das Nacht- und Sonntagsfahrverbot gewährt, könnte nicht mehr eingehalten werden. Daneben hat die Schweiz mit diversen Ländern bilaterale Staatsverträge abgeschlossen, in denen sie ausländischen Lastwagen die Durchfahrtsberechtigung erteilt. Auch diese Abkommen, die unserem Land etliche Vorteile bringen, könnten nicht mehr eingehalten werden.

## **NEIN zur Provokation von Vergeltungsmassnahmen**

Die Interessen der europäischen Staaten an einem ungehinderten Warenverkehr sind dermassen gross, dass sie die Verweigerung der freien Durchfahrt nicht einfach so hinnehmen würden. Vor allem das Schweizer Transportgewerbe hätte mit strengsten Vergeltungsmassnahmen zu rechnen. Daneben würde aber auch die übrige Schweizer Wirtschaft in allen nur denkbaren Bereichen unter Druck gesetzt. Dies können wir uns in der heutigen Situation schlicht und einfach nicht leisten.

## **NEIN zur Isolation der Schweiz innerhalb Europas**

Die Alpeninitiative lässt jegliche Solidarität gegenüber den ausländischen Transportbedürfnissen vermissen. Das Image unseres Landes würde damit stark geschädigt. Die Schweiz würde sich politisch, gesellschaftlich und vor allem auch wirtschaftlich isolieren.

## **NEIN zur Aushöhlung der Bundeskasse**

Über Schwerverkehrsabgaben zahlen ausländische Camions erkleckliche Summen in die Bundeskasse ein. Angesichts der Milliardendefizite unseres Staatshaushalts können wir uns den Verzicht dieser Einnahmen schlichtweg nicht leisten.

## **NEIN zur Verletzung der freien Verkehrsmittelwahl**

Das schweizerische Recht überlässt es den Verkehrsteilnehmern, welches Verkehrsmittel sie für den Transport von Personen und Gütern benützen wollen. Dieser wichtige Grundsatz der freien Verkehrsmittelwahl ist beizubehalten.

## **NEIN zu einem unsinnigen Ausbauverbot**

Die Alpeninitiative verlangt für das Strassennetz im Alpenraum ein faktisches Ausbauverbot. Dadurch wird unserer Bergbevölkerung der legitime Anspruch auf eine ausreichende Verkehrserschliessung aberkannt. Doch auch für viele Tourismusorte ist eine bessere Erreichbarkeit oder die Entlastung vom Durchgangsverkehr geradezu von essentieller Bedeutung.

# **Daher NEIN zur extremen Alpeninitiative**

# Fadenscheinige Argumente der Initianten

## Es stimmt nicht, dass der Alpenraum ungeschützt dem Transitverkehr ausgeliefert ist:

Der Schweizer Alpenraum wird bereits heute durch eine strenge Umwelt-, Natur- und Heimatschutzgesetzgebung vor schädlichen Auswüchsen bewahrt. Projekte für die Neuerstellung oder Änderung grösserer Verkehrswege bedürfen einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Schweiz kennt strengste Abgas- und Lärmvorschriften. Volk und Stände haben dem Bau der NEAT und damit gleichzeitig auch Förderungsmassnahmen zur Umlagerung des Güterverkehrs zugestimmt. Damit sind alle notwendigen Massnahmen getroffen, um unserem Alpenraum ausreichend Schutz zu gewähren.

## Es stimmt nicht, dass ohne Alpeninitiative der Strassengüterverkehr ins Unermessliche wächst:

Mit dem Transitabkommen ist es der Schweiz gelungen, an der 28-Tonnen-Limite sowie am Nacht- und Sonntagsfahrverbot festzuhalten. Mit der Zustimmung zum Bau der NEAT haben Volk und Stände einem fortschrittlichen Bahnkonzept zugestimmt, das zu bedeutsamen Entlastungen der Strasse führen wird. Zum NEAT-Beschluss gehören auch gezielte Förderungsmassnahmen zur Umlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

## Es stimmt nicht, dass die NEAT ohne Alpeninitiative zu einem finanziellen Fiasko wird:

Die NEAT würde durch die Annahme der Alpeninitiative keineswegs besser ausgelastet. Denn die Alpeninitiative kann ausländische Camions nur an der Durchfahrt hindern, sie aber nicht auf die Schiene zwingen. Diese Camions würden ganz einfach einen ökologisch unsinnigen Umweg über unsere Nachbarstaaten in Kauf nehmen. Eine ausreichende Auslastung der NEAT erreichen wir nur dann, wenn wir uns zusammen mit dem Ausland für ein harmonisches Nebeneinander von Strasse und Schiene einsetzen.

## Es stimmt nicht, dass mit der Alpeninitiative der Schwerverkehr in den Alpen merklich verringert werden könnte:

Die Alpeninitiative erfasst nur den Transitgüterverkehr. Der ganze Binnenverkehr sowie sämtliche Gütertransporte von der Schweiz ins Ausland und von dort zurück könnten dagegen weiterhin uneingeschränkt abgewickelt werden. Die Abnahme des Schwerverkehrs im Alpenraum wäre daher nur sehr beschränkt und stände in keinem Verhältnis zu den schwerwiegenden Nachteilen, die wir uns mit der Annahme der Alpeninitiative einhandeln würden.

## Es stimmt nicht, dass mit der Alpeninitiative der Verkehr im Mittelland flüssiger würde:

Der Schwerverkehr im Mittelland ist wie auch der Individualverkehr zum überwiegenden Teil hausgemacht. Ein Durchfahrverbot für den Gütertransitverkehr hätte daher auf das Verkehrsaufkommen in diesen Landesgegenden absolut keine Auswirkungen. Die Alpeninitiative hält nicht, was sie verspricht!

## Es stimmt nicht, dass die Schweiz mit Zwangsmassnahmen die europäische Verkehrspolitik beeinflussen kann:

Es ist eine Illusion, zu glauben, dass die Schweiz die europäische Verkehrspolitik beeinflussen könne. Wir müssen froh sein, dass die Europäische Gemeinschaft unsere 28-Tonnen-Limite sowie das Nacht- und Sonntagsfahrverbot anerkennt. Mit weiteren Konzessionen von seiten der EG darf nicht gerechnet werden.

# Daher NEIN zur extremen Alpeninitiative

## **Am 20. Februar 1994 haben Volk und Stände über folgende Verfassungsänderung zu befinden:**

Artikel 36<sup>quater</sup> (neu)

<sup>1</sup> Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist.

<sup>2</sup> Der alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat regelt die notwendigen Massnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

<sup>3</sup> Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Ausgenommen sind Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften vom Durchgangsverkehr.

Übergangsbestimmungen Artikel 20 (neu)

Die Verlagerung des Gütertransitverkehrs auf die Schiene muss zehn Jahre nach Annahme von Artikel 36<sup>quater</sup> Absatz 2 abgeschlossen sein.

**Der Bundesrat und eine deutliche Mehrheit  
des Parlaments empfehlen die Volksinitiative  
«zum Schutze des Alpengebiets  
vor dem Transitverkehr» zur Ablehnung.**

### **Dem Schweizerischen Komitee gegen die Alpeninitiative gehören die folgenden eidgenössischen Parlamentarier an:**

#### **Präsidium:**

Columberg Dumeni, Nationalrat, GR

#### **Vize-Präsidium:**

Berger Jean-Pierre, Nationalrat, VD; Cavadini Adriano, Nationalrat, TI; Epiney Simon, Nationalrat, VS; Giezendanner Ulrich, Nationalrat, AG; Gros Jean-Michel, Nationalrat, GE; Seiler Hanspeter, Nationalrat, BE; Spoerry Vreni, Nationalrätin, ZH

#### **Ständerat:**

Bisig Hans, SZ; Blötzer Peter, VS; Büttiker Rolf, SO; Cavadini Jean, NE; Cottier Anton, FR; Delalay Edouard, VS; Flückiger Michel, JU; Gadiant Ulrich, GR; Huber Hans Jörg, AG; Küchler Niklaus, OW; Kündig Markus, ZG; Reymond Hubert, VD; Rhyner Kaspar, GL; Rüesch Ernst, SG; Schallberger Peter-Josef, NW; Schmid Carlo, AI; Uhlmann Hans, TG; Zimmerli Ulrich, BE

#### **Nationalrat:**

Alienspach Heinz, ZH; Aregger Manfred, LU; Aubry Geneviève, BE; Baumberger Peter, ZH; Bezzola Duri, GR; Binder Max, ZH; Bircher Peter, AG; Blatter Ulrich, OW; Blocher Christoph, ZH; Bonny Jean-Pierre, BE; Borer Roland, SO; Bortoluzzi Toni, ZH; Bühler Simeon, GR; Bühler Gerold, SH; Bürgi Jakob, SZ; Caccia Fulvio, TI; Camponovo Geo, TI; Chevallaz Olivier, VD; Cincera Ernst, ZH; Comby Bernard, VS; Cotti Gianfranco, TI; Couchepin Pascal, VS; Daepf Susanne, BE; Darbellay Vital, VS; Deiss Joseph, FR; Dreher Michael E., ZH; Ducret Dominique, GE; Eggly Jacques-Simon, GE; Eymann Christoph, BS; Fischer Theo, LU; Fischer Theo, AG; Fischer Ulrich, AG; Frey Claude, NE; Frey Walter, ZH; Friderici Charles, VD; Fritschi Oscar, ZH; Früh Hans-Rudolf, AR; Gobet Alexis, FR; Graber Rolf, NE; Gysin Hans Rudolf, BL; Hari Fritz, BE; Heberlein Trix, ZH; Hegetschweiler Rolf, ZH; Hess Otto, TG; Hess Peter, ZG; Hildbrand Franz-Josef, VS; Jenni Peter, BE; Keller Anton, AG; Kern Armin, ZH; Kühne Josef, SG; Leuba Jean-François, VD; Loeb François, BE; Maître Jean-Philippe, GE; Mamie Philippe, VD; Maurer Ueli, ZH; Miesch Christian, BL; Moser René, AG; Mühlemann Ernst, TG; Müller Reinhard, AG; Narbel Jean-Marc, VD; Nebiker Hans-Rudolf, BL; Neuenschwander Willi, ZH; Oehler Edgar, SG; Perey André, VD; Philipona Jean-Nicolas, FR; Poncet Charles, GE; Raggenbass Hansueli, TG; Reimann Maximilian, AG; Rohrbasser Bernard, FR; Rychen Albrecht, BE; Sandoz Suzette, VD; Savary Pierre, VD; Scherrer Jürg, BE; Scheurer Rémy, NE; Schmidhalter Paul, VS; Schmied Walter, BE; Schwab Heinz, BE; Segmüller Eva, SG; Steinemann Walter, SG; Steiner Rudolf, SO; Stucky Georg, ZG; Suter Marc, BE; Theubet Gabriel, JU; Tschopp Peter, GE; Tschuppert Karl, LU; Vetterli Werner, ZH; Wannier Christian, SO; Wyss Paul, BS; Wyss William, BE; Zölch Elisabeth, BE; Zwahlen Jean-Claude, BE.

Zusätzliches Informationsmaterial kann bei folgender Adresse bezogen werden:

Schweizerisches Komitee gegen die Alpeninitiative, Postfach 8108, 3001 Bern, Telefon 031 381 77 85

**Les Alpes ne sont pas  
un cul-de-sac**



**Initiative des Alpes**

**NON**

**à un nouveau diktat  
le 20 février 1994**

# Arguments décisifs contre l'initiative des Alpes

## NON aux revendications irréalisables

Les Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) et Rail 2000 sont les préalables incontournables du transfert intégral du trafic des marchandises de la route vers le rail. Ces projets ambitieux ne pourront cependant pas voir le jour avant l'échéance du délai de transition de dix ans fixé par l'initiative. Vu l'insuffisance du réseau ferroviaire, l'initiative des Alpes n'est absolument pas réalisable.

## NON aux revendications dépassées

L'initiative des Alpes a été conçue à une époque où la CE exigeait de la Suisse qu'elle abolisse la limite des 28 tonnes. Des modifications fondamentales sont intervenues depuis lors dans le domaine de la politique des transports. L'accord de transit satisfait aux exigences suisses concernant la limite des 28 tonnes ainsi que l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche. En approuvant la construction des NLFA, le peuple et les cantons ont en quelque sorte adopté des mesures encourageant le transfert au rail du trafic des marchandises. Toutes les mesures nécessaires ont par conséquent été prises afin d'éviter que nos régions alpines ne subissent une vague déferlante de trafic.

## NON à la violation d'accords internationaux

L'accord de transit conclu avec la CE, qui satisfait les exigences suisses relatives à la limite des 28 tonnes ainsi qu'à l'interdiction du trafic nocturne et dominical, ne pourrait plus être respecté. De surcroît, la Suisse a conclu avec divers pays des traités bilatéraux, par lesquels elle autorise le passage de poids lourds étrangers sur notre sol. Ces mêmes accords, qui offrent de nombreux avantages à notre pays, deviendraient caducs.

## NON à la menace de mesures de rétorsion

Le libre transit des marchandises est d'un intérêt vital pour les pays européens, qui ne pourraient tolérer sa remise en question. L'industrie suisse des transports serait la plus touchée par les mesures de rétorsion prises à l'encontre de notre pays. En réalité, c'est l'ensemble de notre économie qui serait mis sous pression. Un luxe que nous ne pouvons plus nous offrir dans la situation actuelle.

## NON à l'isolement de la Suisse en Europe

L'initiative des Alpes affiche un manque flagrant de solidarité par rapport aux besoins des pays étrangers dans le domaine des transports. Son acceptation porterait fortement atteinte à l'image de la Suisse, qui s'en trouverait isolée sur les plans politique, social et économique.

## NON à la politique des caisses vides

La taxe poids lourds payée par les camions étrangers assure des rentrées considérables à la Confédération. Vu le déficit de plusieurs milliards qu'accuse notre budget, nous ne pouvons pas nous permettre de renoncer à ces recettes. Sans compter que la réalisation de ce projet entraînerait d'importants coûts supplémentaires.

## NON à la violation du principe sur le libre choix des moyens de transport

Le droit suisse garantit aux usagers le libre choix du moyen de locomotion, qu'il s'agisse du transport de personnes ou de marchandises. Nous devons préserver ce fondement important du libre choix du moyen de transport.

## NON au gel insensé de la construction routière

L'initiative des Alpes prévoit l'interdiction pure et simple de développer le réseau routier de nos régions alpines. On retire ainsi le droit aux populations de montagne d'améliorer la desserte de leur région. A cet égard, on peut rappeler que le sort de nombreux lieux touristiques dépend de l'amélioration des routes d'accès, voire de la création de voies de délestage servant à éviter le trafic de transit.

**Il faut dire clairement NON à cette initiative extrémiste**

# Les faux arguments des initiants

## **Il est faux de prétendre que les régions alpines sont livrées, sans aucune protection, au trafic de transit:**

nos régions alpines bénéficient déjà d'une législation sévère sur la protection de l'environnement, de la nature et du territoire, qui les préserve de tout excès néfaste. Chaque projet de construction ou de modification des voies importantes de communication est soumis à examen. La Suisse a en outre émis des prescriptions très strictes au sujet des gaz d'échappement et du bruit. Le peuple et les cantons ont approuvé la construction des NLFA et, par voie de conséquence, ils soutiennent le transfert au rail du trafic des marchandises. Ainsi, toutes les mesures nécessaires à la protection de nos régions alpines ont déjà été prises.

## **Il est faux de prétendre que le rejet de l'initiative des Alpes risque d'entraîner une forte augmentation du trafic routier des marchandises:**

l'accord de transit satisfait aux exigences suisses sur la limite des 28 tonnes ainsi qu'à l'interdiction du trafic nocturne et dominical. En approuvant la construction des NLFA, le peuple suisse et les cantons ont en quelque sorte adhéré à un concept ferroviaire progressiste, qui permettra de réduire efficacement le trafic routier. L'arrêté sur les NLFA prévoit en outre des mesures d'encouragement concernant le transfert au rail du trafic routier des marchandises.

## **Il est faux de prétendre que les NLFA ont besoin de l'initiative des Alpes pour échapper à la débâcle financière:**

les NLFA ne tireraient aucun profit de l'acceptation de l'initiative des Alpes, puisque celle-ci ne pourrait qu'empêcher le transit des camions étrangers, sans pouvoir les forcer à prendre le rail. Ces poids lourds seraient alors contraints d'éviter notre pays, et d'effectuer ainsi un détour insensé sur le plan écologique. L'exploitation correcte des NLFA ne sera possible que si, de concert avec l'étranger, nous nous engageons à faire coexister harmonieusement la route et le rail.

## **Il est faux de prétendre que l'acceptation de l'initiative des Alpes entraînera une réduction marquante du trafic de transit des poids lourds:**

cette initiative ne concerne que le transit des marchandises. Elle n'aurait que peu d'incidence sur l'intégralité du trafic intérieur, de même que sur l'ensemble des transports de marchandises entre la Suisse et l'étranger. La baisse du trafic poids lourds constituerait une bien maigre compensation face aux inconvénients majeurs qu'impliquerait l'acceptation de l'initiative.

## **Il est faux de prétendre que l'acceptation de l'initiative des Alpes améliorera la fluidité du trafic sur le plateau:**

les poids lourds et les véhicules privés circulant sur le plateau sont en grande partie d'origine suisse. Une interdiction du transit des marchandises n'aurait donc absolument aucune incidence sur l'intensité du trafic dans cette région. L'initiative des Alpes ne tient pas ses promesses!

## **Il est faux de prétendre que les restrictions imposées par la Suisse peuvent influencer la politique européenne des transports:**

malgré d'intenses négociations, notre pays n'est encore jamais parvenu à convaincre la CE de l'utilité de la limite des 28 tonnes ou de l'interdiction du trafic nocturne et dominical. Il est par conséquent illusoire de croire que la CE puisse adhérer à une conception des transports aussi excessive. La Suisse ne s'en trouverait que plus isolée et perdrait ainsi toute chance de participer à l'élaboration d'un concept européen des transports.

**Voilà pourquoi il est indispensable d'opposer un NON ferme à cette initiative extrémiste**

## Le 20 février prochain, le peuple et les cantons auront à se prononcer sur la modification constitutionnelle suivante:

Article 36<sup>quater</sup> (nouveau)

<sup>1</sup> La Confédération protège la zone alpine contre les effets négatifs du trafic en transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic en transit de telle sorte que les êtres humains, les animaux et les plantes ainsi que leurs espaces vitaux n'en subissent pas de dommages.

<sup>2</sup> Les marchandises transitant d'une frontière à l'autre à travers les Alpes sont transportées par le rail. Le Conseil fédéral fixe les mesures à prendre par voie d'ordonnance. Des dérogations à cette règle ne sont accordées que si elles sont indispensables; les conditions en sont spécifiées dans la loi.

<sup>3</sup> La capacité des routes de transit dans les régions alpines ne doit pas être augmentée. Les routes de contournement destinées à désengorger les localités ne tombent pas sous le coup de cette disposition.

Dispositions transitoires art. 20 (nouveau)

Le trafic des marchandises qui transitent par notre pays doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle l'article 36<sup>quater</sup> 2<sup>e</sup> alinéa a été accepté.

**Le Conseil fédéral et une nette majorité de parlementaires recommandent le rejet de l'initiative «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit».**

### Le Comité suisse contre l'initiative des Alpes regroupe les parlementaires suivants:

#### Présidence:

Columberg Dumeni, conseiller national, GR

#### Vice-présidence:

conseillers nationaux: Berger Jean-Pierre, VD; Cavadini Adriano, TI; Epiney Simon, VS; Giezendanner Ulrich, AG; Gros Jean-Michel, GE; Seiler Hanspeter, BE; Spoerry Vreni, ZH.

#### Conseillers aux Etats:

membres: Bisig Hans, SZ; Blötzer Peter, VS; Büttiker Rolf, SO; Cavadini Jean, NE; Cottier Anton, FR; Delalay Edouard, VS; Flückiger Michel, JU; Gadiant Ulrich, GR; Huber Hans Jörg, AG; Kuchler Niklaus, OW; Kündig Markus, ZG; Reymond Hubert, VD; Rhyner Kaspar, GL; Rüesch Ernst, SG; Schallberger Peter-Josef, NW; Schmid Carlo, AI; Uhlmann Hans, TG; Zimmerli Ulrich, BE.

#### Conseillers nationaux:

membres: Allenspach Heinz, ZH; Aregger Manfred, LU; Aubry Geneviève, BE; Baumberger Peter, ZH; Bezzola Duri, GR; Binder Max, ZH; Bircher Peter, AG; Blatter Ulrich, OW; Blocher Christoph, ZH; Bonny Jean-Pierre, BE; Borer Roland, SO; Bortoluzzi Toni, ZH; Bühler Simeon, GR; Bühler Gerold, SH; Bürgi Jakob, SZ; Caccia Fulvio, TI; Camponovo Geo, TI; Chevallaz Olivier, VD; Cincera Ernst, ZH; Comby Bernard, VS; Cotti Gianfranco, TI; Couchepin Pascal, VS; Daepf Susanne, BE; Darbellay Vital, VS; Deiss Joseph, FR; Dreher Michael E., ZH; Ducret Dominique, GE; Eggly Jacques-Simon, GE; Eymann Christoph, BS; Fischer Theo, LU; Fischer Theo, AG; Fischer Ulrich, AG; Frey Claude, NE; Frey Walter, ZH; Friderici Charles, VD; Fritschi Oscar, ZH; Früh Hans-Rudolf, AR; Gobet Alexis, FR; Graber Rolf, NE; Gysin Hans Rudolf, BL; Hari Fritz, BE; Heberlein Trix, ZH; Hegetschweiler Rolf, ZH; Hess Otto, TG; Hess Peter, ZG; Hildbrand Franz-Josef, VS; Jenni Peter, BE; Keller Anton, AG; Kern Armin, ZH; Kühne Josef, SG; Leuba Jean-François, VD; Loeb François, BE; Maître Jean-Philippe, GE; Mamie Philippe, VD; Maurer Ueli, ZH; Miesch Christian, BL; Moser René, AG; Mühlemann Ernst, TG; Müller Reinhard, AG; Narbel Jean-Marc, VD; Nebiker Hans-Rudolf, BL; Neuenschwander Willi, ZH; Oehler Edgar, SG; Perey André, VD; Philipona Jean-Nicolas, FR; Poncet Charles, GE; Raggenbass Hansueli, TG; Reimann Maximilian, AG; Rohrbasser Bernard, FR; Rychen Albrecht, BE; Sandoz Suzette, VD; Savary Pierre, VD; Scherrer Jürg, BE; Scheurer Rémy, NE; Schmidhalter Paul, VS; Schmied Walter, BE; Schwab Heinz, BE; Segmüller Eva, SG; Steinemann Walter, SG; Steiner Rudolf, SO; Stucky Georg, ZG; Suter Marc, BE; Theubet Gabriel, JU; Tschopp Peter, GE; Tschuppert Karl, LU; Vetterli Werner, ZH; Wanner Christian, SO; Wyss Paul, BS; Wyss William, BE; Zölch Elisabeth, BE; Zwahlen Jean-Claude, BE.

Vous pouvez obtenir du matériel d'information supplémentaire à l'adresse suivante:

Comité suisse contre l'initiative des Alpes, case postale 8108, 3001 Berne, téléphone 031 381 77 85



**Le Alpi non sono un  
binario morto**

**PERICOLOSA  
SUPERATA  
PER ATTA  
RESTREMA**

An illustration of a train on a curved track, with a signal post or similar structure on the right side. The train is moving along the track, which curves away from the viewer.

**Iniziativa delle Alpi**

**NO**

**ad un nuovo diktat  
20 febbraio 1994**

# **Argomenti principali contro l'iniziativa delle Alpi**

## **NO alle rivendicazioni irrealiste**

Le nuove linee ferroviarie attraverso le Alpi (NLFA) e Ferrovia 2000 sono le innegabili premesse per il trasferimento integrale del traffico delle merci dalla strada alla rotaia. Questi ambiziosi progetti non potranno tuttavia essere realizzati prima della scadenza transitoria di dieci anni fissata dall'iniziativa. Data l'insufficienza della rete ferroviaria, l'iniziativa delle Alpi non è affatto realistica.

## **NO alle rivendicazioni superate**

L'iniziativa delle Alpi è stata concepita in un'epoca in cui la CE esigeva dalla Svizzera l'abolizione del limite delle 28 tonnellate. Successivamente sono sopraggiunte delle modifiche fondamentali nel campo della politica dei trasporti. L'accordo di transito soddisfa le esigenze svizzere inerenti al limite delle 28 tonnellate così come il divieto di circolare di notte e la domenica. Approvando la costruzione delle NLFA, il popolo ed i Cantoni hanno in un certo senso adottato delle misure che incoraggiano il trasferimento del traffico merci alla ferrovia. Tutte le misure necessarie sono di conseguenza state prese nell'intento di evitare che le nostre regioni alpine subiscano un'ondata massiccia di traffico.

## **NO alla violazione degli accordi internazionali**

L'accordo di transito stipulato con la CE, che soddisfa le esigenze svizzere relative al limite delle 28 tonnellate, nonché il divieto di transito notturno e domenicale, non potrebbe più essere rispettato. Inoltre, la Svizzera ha sottoscritto con diversi Paesi dei trattati bilaterali grazie ai quali autorizza il passaggio degli automezzi pesanti stranieri sul nostro suolo. Questi stessi accordi, che presentano numerosi vantaggi per il nostro Paese, diventerebbero nulli.

## **NO alla minaccia di misure di ritorsione**

Il libero transito delle merci è di vitale importanza per i Paesi europei, i quali non potrebbero tollerare la sua rimessa in discussione. Il settore svizzero dei trasporti sarebbe il più colpito dalle misure di ritorsione prese nei confronti del nostro Paese. In pratica, comunque, è l'insieme della nostra economia che sarebbe posta sotto pressione. Un lusso che non possiamo permetterci data la situazione attuale.

## **NO all'isolamento della Svizzera in Europa**

L'iniziativa delle Alpi rappresenta una mancanza assoluta di solidarietà nei confronti delle esigenze dei Paesi stranieri nel campo dei trasporti. La sua accettazione recherebbe grave pregiudizio all'immagine della Svizzera, la quale si troverebbe isolata a livello politico, sociale ed economico.

## **NO alla politica delle casse vuote**

La tassa sul traffico pesante pagata dai camion stranieri garantisce degli introiti considerevoli alla Confederazione. Visto il deficit di parecchi miliardi che registra il nostro budget, non possiamo permetterci di rinunciare a queste entrate. Senza contare che la realizzazione di questo progetto implicherebbe costi supplementari non indifferenti.

## **NO alla violazione del principio della libera scelta dei mezzi di trasporto**

Il diritto svizzero garantisce agli utenti la libera scelta del mezzo di locomozione, che si tratti del trasporto delle persone o delle merci. Dovremmo preservare questo importante pilastro della libertà individuale.

## **NO al blocco insensato della costruzione stradale**

L'iniziativa delle Alpi prevede il divieto puro e semplice di sviluppare la rete stradale delle nostre regioni alpine. Si priva, quindi, la popolazione di montagna del diritto di migliorare i servizi della loro zona. In quest'ottica, è opportuno evidenziare che il destino di numerose località turistiche dipende dal miglioramento delle strade d'accesso, vedi dalla creazione di una rete stradale che consenta di evitare il traffico di transito.

**Bisogna dire chiaramente NO  
a quest'iniziativa estremista**

# **Le false argomentazioni degli iniziativisti**

## **È falso sostenere che le regioni alpine sono vittime, senza alcuna protezione, del traffico di transito:**

le nostre regioni alpine beneficiano già di una legislazione severa sulla protezione dell'ambiente, della natura e del territorio, che le preserva da qualsiasi eccesso nefasto. Ogni progetto di costruzione o di modifica delle principali vie di comunicazione è sottoposto ad un attento esame. La Svizzera ha inoltre emanato delle prescrizioni particolarmente severe riguardo ai gas di scarico ed alle emissioni foniche. Il popolo ed i Cantoni hanno approvato la costruzione delle NLFA e, di conseguenza, sostengono il trasferimento su rotaia del traffico delle merci. Quindi, tutte le misure necessarie alla protezione delle nostre regioni alpine sono già state prese.

## **È falso sostenere che il rigetto dell'iniziativa delle Alpi rischia di comportare un forte aumento del traffico stradale delle merci:**

l'accordo di transito soddisfa le esigenze svizzere inerenti al limite delle 28 tonnellate, nonché quelle relative al divieto di transito notturno e domenicale. Approvando la costruzione delle NLFA, il popolo ed i Cantoni hanno in un certo senso aderito ad una concezione ferroviaria progressista, che consentirà di ridurre considerevolmente il traffico stradale. Il decreto sulle NLFA prevede inoltre delle misure di incoraggiamento concernenti il trasferimento ferroviario del traffico stradale delle merci.

## **È falso sostenere che le NLFA hanno bisogno dell'iniziativa delle Alpi per sfuggire al dissesto finanziario:**

le NLFA non traggono alcun profitto dall'accettazione dell'iniziativa delle Alpi, poichè quest'ultima potrebbe solo impedire il transito di camion stranieri, senza poterli costringere a scegliere l'alternativa della ferrovia. Questi autocarri sarebbero quindi costretti ad evitare il nostro Paese e ad effettuare, di conseguenza, una deviazione insensata a livello ecologico. Lo sfruttamento corretto delle NLFA sarà possibile soltanto se, di comune accordo con l'estero, ci impegneremo a far coesistere armoniosamente la strada e la ferrovia.

## **È falso sostenere che l'accettazione dell'iniziativa delle Alpi porterà ad una sensibile diminuzione del traffico di transito degli automezzi pesanti:**

quest'iniziativa concerne soltanto il transito delle merci. Avrebbe quindi poca incidenza sull'integrità del traffico interno, nonché sull'insieme dei trasporti delle merci tra la Svizzera e l'estero. Il calo del traffico di veicoli pesanti costituirebbe una magra compensazione rispetto ai gravi inconvenienti che implicherebbe l'accettazione dell'iniziativa.

## **È falso sostenere che l'iniziativa delle Alpi migliorerà la fluidità del traffico sull'altipiano:**

i veicoli pesanti e quelli privati che circolano sull'altipiano sono prevalentemente di origine svizzera. Un divieto di transito delle merci non avrebbe quindi nessuna incidenza sull'intensità del traffico in questa regione. L'iniziativa delle Alpi non può mantenere le sue promesse!

## **È falso sostenere che le restrizioni imposte dalla Svizzera possono influenzare la politica europea dei trasporti:**

nonostante gli intensi negoziati, il nostro Paese non è mai riuscito a convincere la CE dell'utilità del limite delle 28 tonnellate o del divieto del transito notturno e domenicale. È di conseguenza illusorio credere che la Svizzera possa aderire ad una concezione dei trasporti così estremista. La Svizzera rimarrebbe ancora più isolata e perderebbe, quindi, qualsiasi chance di partecipare all'elaborazione di un concetto europeo dei trasporti.

## **Ecco perchè è indispensabile dire NO a quest'iniziativa estremista**

## **Il prossimo 20 febbraio, il popolo ed i Cantoni dovranno esprimersi sulla seguente modifica costituzionale:**

Articolo 36<sup>quater</sup> (nuovo)

<sup>1</sup> La Confederazione protegge la regione alpina dalle ripercussioni negative del traffico di transito. Limita il carico inquinante del traffico di transito ad una misura inoffensiva per l'uomo, la fauna, la flora e i loro spazi vitali.

<sup>2</sup> Il traffico di transito delle merci attraverso le Alpi da confine a confine avviene per ferrovia. Il Consiglio federale disciplina per ordinanza le misure necessarie. Sono ammesse eccezioni soltanto se indispensabili. Esse saranno precisate dalla legge.

<sup>3</sup> La capacità delle strade di transito nella regione alpina non può essere aumentata. Sono eccettuate le strade di circonvallazione che sgravano gli abitati dal traffico di transito.

Disposizioni transitorie articolo 20 (nuovo)

Il trasferimento del traffico di transito delle merci dalla strada alla ferrovia dev'essere concluso entro dieci anni dall'accettazione dell'articolo 36<sup>quater</sup> capoverso 2.

**Il Consiglio federale ed una netta maggioranza di parlamentari raccomandano di respingere l'iniziativa «per la protezione delle regione alpine dal traffico di transito».**

## **Il Comitato svizzero contro l'iniziativa delle Alpi raggruppa i seguenti parlamentari:**

### **Presidenza:**

Columberg Dumeni, consigliere nazionale, GR

### **Vice-presidenza:**

Berger Jean-Pierre, consigliere nazionale, VD; Cavadini Adriano, consigliere nazionale, TI; Epiney Simon, consigliere nazionale, VS; Giezendanner Ulrich, consigliere nazionale, AG; Gros Jean-Michel, consigliere nazionale, GE; Seiler Hanspeter, consigliere nazionale, BE; Spoerry Vreni, consigliera nazionale, ZH

### **Consiglieri agli Stati:**

Bisig Hans, SZ; Blötzer Peter, VS; Büttiker Rolf, SO; Cavadini Jean, NE; Cottier Anton, FR; Delalay Edouard, VS; Flückiger Michel, JU; Gadiet Ulrich, GR; Huber Hans Jörg, AG; Kuchler Niklaus, OW; Kündig Markus, ZG; Raymond Hubert, VD; Rhyner Kaspar, GL; Rüesch Ernst, SG; Schallberger Peter-Josef, NW; Schmid Carlo, AI; Uhlmann Hans, TG; Zimmerli Ulrich, BE

### **Consiglieri nazionali:**

Allenspach Heinz, ZH; Aregger Manfred, LU; Aubry Geneviève, BE; Baumberger Peter, ZH; Bezzola Duri, GR; Binder Max, ZH; Bircher Peter, AG; Blatter Ulrich, OW; Blocher Christoph, ZH; Bonny Jean-Pierre, BE; Borer Roland, SO; Bortoluzzi Toni, ZH; Bühler Simeon, GR; Bühler Gerold, SH; Bürgi Jakob, SZ; Caccia Fulvio, TI; Camponovo Geo, TI; Chevallaz Olivier, VD; Cincera Ernst, ZH; Comby Bernard, VS; Cotti Gianfranco, TI; Couchepin Pascal, VS; Daepf Susanne, BE; Darbellay Vital, VS; Deiss Joseph, FR; Dreher Michael E., ZH; Ducret Dominique, GE; Eggly Jacques-Simon, GE; Eymann Christoph, BS; Fischer Theo, LU; Fischer Theo, AG; Fischer Ulrich, AG; Frey Claude, NE; Frey Walter, ZH; Friderici Charles, VD; Fritschi Oscar, ZH; Früh Hans-Rudolf, AR; Gobet Alexis, FR; Graber Rolf, NE; Gysin Hans Rudolf, BL; Hari Fritz, BE; Heberlein Trix, ZH; Hegetschweiler Rolf, ZH; Hess Otto, TG; Hess Peter, ZG; Hildbrand Franz-Josef, VS; Jenni Peter, BE; Keller Anton, AG; Kern Armin, ZH; Kühne Josef, SG; Leuba Jean-François, VD; Loeb François, BE; Maître Jean-Philippe, GE; Mamie Philippe, VD; Maurer Ueli, ZH; Miesch Christian, BL; Moser René, AG; Mühlmann Ernst, TG; Müller Reinhard, AG; Narbel Jean-Marc, VD; Nebiker Hans-Rudolf, BL; Neuenschwander Willi, ZH; Oehler Edgar, SG; Perey André, VD; Philipona Jean-Nicolas, FR; Poncet Charles, GE; Raggenbass Hansueli, TG; Reimann Maximilian, AG; Rohrbasser Bernard, FR; Rychen Albrecht, BE; Sandoz Suzette, VD; Savary Pierre, VD; Scherrer Jürg, BE; Scheurer Rémy, NE; Schmidhalter Paul, VS; Schmied Walter, BE; Schwab Heinz, BE; Segmüller Eva, SG; Steinemann Walter, SG; Steiner Rudolf, SO; Stucky Georg, ZG; Suter Marc, BE; Theubet Gabriel, JU; Tschopp Peter, GE; Tschuppert Karl, LU; Vetterli Werner, ZH; Wanner Christian, SO; Wyss Paul, BS; Wyss William, BE; Zölch Elisabeth, BE; Zwahlen Jean-Claude, BE.

Potrete ottenere della documentazione informativa supplementare al seguente indirizzo:  
Comitato cantonale contro l'iniziativa delle Alpi, c. p. 2378, 6901 Lugano.