

COMITATO CONTRO LE 12 DOMENICHE SENZ'AUTO

Documentazione per gli organi d'informazione

Il testo dell'iniziativa

Articolo 37 quater (nuovo)

- 1) La seconda domenica di ogni mese è vietato, su tutto il territorio svizzero, la circolazione a uso privato - in terra, in cielo e per acqua - di qualsiasi veicolo a motore (inclusi quelli con motore ausiliario) a partire dalle 03.00 della domenica fino alle 03.00 del lunedì.
- 2) Il Consiglio federale determina le deroghe a questo divieto sia per quanto riguarda la circolazione con veicoli a motore privati, sia per quanto concerne lo spostamento delle domeniche di divieto.

L'iniziativa popolare, munita di 115'673 firma valide, è stata depositata il 30 maggio 1975 dal "Comitato d'iniziativa di Berthoud".

1. Perché questa iniziativa ?

Per la terza volta nello spazio di un anno (ma senza grandi successi per quel che concerne le iniziative Albatros e Weber), il popolo e i cantoni sono chiamati a pronunciarsi su un'iniziativa popolare che riguarda il traffico stradale. Il 28 maggio prossimo, infatti, l'iniziativa per "12 domeniche all'anno senza veicoli a motore nè aerei" sarà sottoposta a verdetto popolare.

Questa iniziativa era stata lanciata, tre anni fa, da alcuni studenti del Tecnicum di Berthoud. La loro azione aveva come origine la proibizione di circolare decretata nel 1973 in seguito alla penuria di carburante. A quell'epoca, il Consiglio federale aveva promulgato, in virtù del diritto di necessità, una proibizione di circolare che riguardava tutti i veicoli a motore privati.

L'attuale iniziativa detta "di Berthoud" chiede che sia vietata, la seconda domenica di ogni mese, qualsiasi circolazione privata che utilizzi un motore (veicoli a motore ausiliario inclusi) in terra, per acqua e in cielo, sull'insieme del territorio svizzero, a partire dalle 03.00 della domenica fino alle 03.00 del lunedì.

La modifica costituzionale proposta dai promotori dell'iniziativa intende ottenere una migliore protezione dell'ambiente, un miglioramento della qualità di vita e un risparmio di energia.

Si tratta principalmente, secondo i promotori, di riportare l'automobilista a considerare i problemi del futuro in una ottica più ragionevole e a risolverli tenendo meglio in considerazione la dignità umana.

(seg.: 2)

In sè, tali obiettivi sono certamente lodevoli. Ci si chiede, tuttavia, se questi scopi saranno realmente raggiunti per mezzo dell'iniziativa per 12 domeniche senza vetture. L'atteggiamento ragionevole di ogni cittadino e la dignità umana possono veramente risultare da decreti statali coercitivi ?

2. L'iniziativa davanti alle Camere federali

I problemi menzionati finora sono già stati oggetto di esami e di discussioni approfondite in seno al Consiglio federale e alle Camere federali. Nel corso della sessione d'autunno del 1977, il Consiglio nazionale ha deciso, con 107 voti contro uno, di raccomandare al popolo e ai cantoni il rifiuto di questa iniziativa popolare.

Tuttavia, facendo seguito a una iniziativa adottata di stretta misura, la commissione consultativa del Consiglio nazionale ha proposto una modifica dell'articolo 2, capoverso 2 della Legge sulla circolazione stradale, che conferisce al Consiglio federale la possibilità di emanare decreti per un divieto di qualsiasi circolazione di veicoli a motore il giorno del Diggiuno federale e di concedere le deroghe indispensabili a questo divieto.

Questa Commissione del Consiglio federale ha consegnato il suo rapporto al Consiglio federale per uno studio, con la raccomandazione di sottoporre le sue conclusioni ai cantoni in una procedura di consultazione. La Commissione si riserva il diritto, una volta nota la posizione del Consiglio federale, di riconsiderare la proposta di divieto di circolazione il giorno del Diggiuno.

Nel corso della sessione di dicembre 1977, il Consiglio degli Stati, a sua volta, si è pronunciato contro l'iniziativa, con 33 voti contro uno. Le due Camere hanno così condiviso il parere del Consiglio federale di raccomandare al popolo e ai cantoni il rifiuto di questa iniziativa, senza proporre un controprogetto.

3. I pretesi vantaggi dell'iniziativa

Anche se si devono ammettere i motivi idealisti, forse più nostalgici, che animano gli autori dell'iniziativa "di Berthoud", l'accettazione di quest'ultima non porterebbe affatto vantaggi. Infatti le ragioni espresse in sua difesa non resistono a un esame approfondito.

Migliore protezione dell'ambiente

E' evidente che l'uso di veicoli e di aerei a motore presenta aspetti negativi. Di conseguenza, ritengono i promotori della iniziativa, una diminuzione massiccia del traffico durante le domeniche previste permetterebbe di ridurre la concentrazione delle sostanze inquinanti e il rumore emesso dai veicoli a motore.

In realtà, l'inquinamento atmosferico dovuto al gas di scappamento potrebbe essere ridotto solo in debole misura, poichè numerosi spostamenti in auto sarebbero semplicemente anticipati o ritardati a un'altra domenica. Secondo le stime dello Ufficio federale della protezione dell'ambiente, la diminuzione della concentrazione delle sostanze inquinanti nell'aria risulterebbe minima e, dunque, quasi insignificante dal punto di vista medico ed ecologico.

Risparmio di energia

Il divieto di circolare 12 domeniche all'anno con veicoli a motore privati permetterebbe solo di risparmiare una quantità minima di carburante Diesel. Per quel che concerne gli autocarri privati, l'economia realizzata sarebbe di meno lo 0,01%. Inoltre, occorrerebbe opporre a questa economia il consumo maggiore, in quei giorni, dei veicoli dei trasporti pubblici:

Per la benzina usata nell'aviazione, che serve alla propulsione di aerei sportivi, l'economia realizzata rappresenterebbe solo una frazione dell'uno per mille del consumo di energia in Svizzera. Infatti, il consumo totale di benzina per aerei equivale solamente allo 0,05% del consumo di prodotti petroliferi nel nostro paese.

Le economie di carburante che risulterebbero dal divieto di circolare con vetture private sarebbero pure minime, poichè equivarrebbero al massimo allo 0,6% della quantità totale di energia consumata in Svizzera.

Stimolo per usare i trasporti pubblici

E' impossibile valutare l'aumento del numero degli utenti dei trasporti pubblici che risulterebbe dal divieto di circolare una domenica al mese. Tuttavia, in certe aziende, che, in ogni caso, registrano grandi variazioni stagionali della domanda, l'aumento del numero degli utenti arrischierebbe di superare le capacità di trasporto.

Un paragone con la situazione del 1973 non può essere considerato determinante, poichè le tre domeniche senza vetture cadevano, quell'anno, in una stagione con debole traffico.

Migliorata la qualità di vita

E' lecito dubitare che misure poliziesche di coercizione costituiscano un mezzo efficace per migliorare la qualità di vita. Nel nostro sistema di democrazia liberale, spetta piuttosto al cittadino stesso di decidere se e in quale misura egli intenda migliorare la qualità della sua vita, cioè se voglia o no far uso del suo veicolo a motore nei giorni di domenica.

Coloro che sono favorevoli all'iniziativa pretendono dunque nient'altro che la modifica dell'opinione popolare attraverso decreti statali coercitivi, col pretesto di liberarci dalla "schiavitù" della tecnica. Ora, le nostre democrazie occidentali sono essenzialmente basate sul concetto delle libertà e responsabilità individuali.

Occorre, quindi, stare in guardia da chi vuole assolutamente farci felici nostro malgrado. Essi hanno spesso la fastidiosa tendenza, in nome del loro ideale e delle loro intime convinzioni, a costringere piuttosto che a convincere...

I pretesi vantaggi dell'iniziativa si rivelano, dunque, quando li si esaminano attentamente, semplicemente come un insieme di misure che tendono, goffamente, a imporre ai cittadini un atteggiamento "ragionevole", nel senso e tramite ordinanze dello Stato.

4. Svantaggi importanti dell'iniziativa

Minacciate le libertà individuali

Vietare qualsiasi circolazione privata a motore costituisce, senza alcun dubbio, una grave minaccia alle libertà individuali di numerosi cittadini.

Conviene qui ricordare che la politica svizzera in materia di trasporti si basa sul principio della libera scelta del mezzo. Qualsiasi misura coercitiva sarebbe contraria ai nostri principi di libera scelta. Una restrizione così grave delle libertà individuali non ha precedente, se si eccettuano le misure decretate in virtù del diritto di necessità.

Il turismo, a giusta ragione, è considerato come uno dei mezzi più frequenti per occupare il tempo libero. Per molti cittadini, ogni distensione fisica e psichica è collegata a un "cambiamento di ambiente", di luogo, all'evasione spesso dalle città.

Il divieto di circolare la domenica limiterebbe dunque la scelta del mezzo di trasporto, e nel contempo limiterebbe la scelta dello svago e della distensione per larghi strati della popolazione. Ad esempio, numerosi sport non possono essere praticati nelle città. Ora, lo sport all'aria aperta, concorre a migliorare la qualità di vita.

Affinchè il cambiamento di ambiente diventi effettivo, è indispensabile che lo si possa scegliere liberamente e occorre che il mezzo di trasporto non sia imposto dallo Stato.

Sfavoriti gli abitanti delle regioni isolate

Ognuno sa che le differenti regioni del nostro paese sono servite in modo diverso. Spesso la strada rappresenta l'unico collegamento. Gli abitanti delle regioni isolate, in particolare quelli della montagna o che vivono in fattorie distanti dai centri, dipendono oggi dai mezzi di trasporto privati.

Tutti, e soprattutto le persone anziane o impotenti, sarebbero privati della libertà di movimento, se si vietasse l'uso di veicoli a motore privati la domenica. Le conseguenze sarebbero molteplici. Gli abitanti delle case e dei villaggi isolati, già oggi svantaggiati, si troverebbero ancor più isolati.

La popolazione delle città, per contro, potrebbe approfittare delle possibilità di distrarsi e di distendersi offertegli dalla città e dai suoi immediati dintorni, data la densità della rete dei trasporti pubblici, calcolata soprattutto per assorbire il traffico dei viaggiatori durante i giorni feriali.

L'attrazione esercitata sui giovani dagli agglomerati a scapito delle regioni rurali risulterebbe ancora accentuata.

Pregiudizio economico causato alle regioni lontane dai centri

La rete delle strade nazionali ha il vantaggio di riavvicinare le zone di riposo e di distensione agli agglomerati urbani e di facilitarne l'accesso. Oltre alla loro vocazione di centri di vacanza, numerose regioni del nostro paese sono così diventate luoghi molto frequentati di escursioni, di sport e di distensione per il fine settimana.

I mezzi di risalita meccanici, i ristoranti, alberghi, installazioni sportive ecc. costituiscono allora un reddito accessorio benvenuto se non indispensabile.

La Confederazione e i cantoni si sforzano da anni di migliorare la situazione economica delle regioni lontane dai centri del nostro paese. Nel loro insieme, i progetti di sviluppo economico delle zone di montagna hanno lo scopo di mantenervi una popolazione sufficiente, riducendo, nella misura del possibile, la differenza di livello di vita che le separa dalle concentrazioni urbane.

I danni, che causerebbero per il turismo le 12 domeniche senza vetture, comprometterebbero pericolosamente gli sforzi compiuti per mantenere risorse economiche sufficienti nelle regioni di montagna.

Occorre tenere in considerazione il fatto che più della metà dei pernottamenti registrati dall'industria alberghiera svizzera concernono precisamente le zone di montagna.

Pregiudizio causato ad alcuni rami di attività

Il traffico di fine settimana è molto intenso nel nostro paese: l'82% delle famiglie compiono escursioni e sono sulla strada un fine settimana su tre. Il 70-80% usano per questo la loro vettura privata.

I risultati di un'inchiesta rappresentativa, realizzata del 1972-73 sul traffico di fine settimana, conferma l'importanza di quest'ultimo. Secondo questa inchiesta, il numero delle persone che lasciano il loro domicilio in fine settimana per compiere un'escursione varia tra 1,3 e 2,6 milioni.

Il 63% degli spostamenti avviene di domenica, il 19% di sabato e solo il 18% durante due o più giorni.

I principali motivi di spostamento di fine settimana sono le visite a parenti e amici, passeggiate, escursioni, pratica di uno sport, riposo, gastronomia ecc.

Un motivo presenta in questo contesto un particolare interesse: il "fatto di viaggiare in macchina per il puro piacere di guidare", viene solo con il 4% in ottava posizione.

Così, incontestabilmente, le 12 domeniche senza vettura avrebbero effetti negativi durevoli, dal punto di vista economico, nei settori e nelle regioni che vivono di turismo.

Infatti, per i diversi settori dell'economia, le domeniche senza vettura avrebbero più o meno le stesse conseguenze che per le regioni. Rispetto ad altri rami economici, l'industria alberghiera, alcune ferrovie e installazioni turistiche, le aziende private di trasporto di viaggiatori ecc. si troverebbero svantaggiate. Ora, il traffico turistico di fine settimana, in particolare la domenica, assume per taluni rami di attività un'importanza vitale.

Sfavoriti alcuni ceti sociali

Come lo ha dimostrato un'inchiesta rappresentativa effettuata dall'Istituto del turismo e dell'economia dei trasporti della Università di San Gallo, i divieti di circolare la domenica colpiscono non solo alcune regioni o alcuni settori dell'economia, ma anche certi ceti sociali della popolazione.

Il bisogno di evasione della gente dipende in buona parte dal luogo in cui si abita. Il richiamo della natura è maggiormente sentito dagli abitanti dei grandi immobili più che dalle persone che vivono in case familiari di periferia.

Gli abitanti dei grandi blocchi compiono il 30% in più di escursioni di coloro che vivono in case unifamiliari. Ora, è proprio a questi concittadini che si intende, 12 domeniche all'anno, proibire l'uso della propria vettura.

I proprietari di automobili di condizione modesta dovranno - oltre alle spese fisse del loro veicolo - supportare le spese supplementari dell'uso di mezzi di trasporto pubblici, se non vogliono rimanere la domenica tra le pareti di casa; e questo perchè lo Stato non permette loro di scegliere liberamente il mezzo di trasporto.

Per contro, i ceti relativamente agiati della popolazione, che hanno la possibilità di passare il fine settimana all'albergo o in una residenza secondaria, sarebbero privilegiati. Potrebbero infatti spostarsi in vettura tra il domicilio e il luogo di villeggiatura o la residenza secondaria prima o dopo le ore di divieto di circolazione e non sarebbero interessate dalla proibizione di circolare la domenica.

Difficoltà di organizzare certe manifestazioni

Tutti sappiamo che la Svizzera è un paese ricco di manifestazioni e feste di qualsiasi genere. Le manifestazioni culturali, sportive e altre non possono però essere organizzate se i partecipanti o il pubblico non possono raggiungere il posto dove si svolgono senza che ciò comporti eccessivo dispendio di tempo e di denaro.

Le domeniche in cui fosse permesso circolare, si verificherebbe per forza di cose un cumulo di manifestazioni che si farebbero concorrenza sia a livello di partecipanti sia a quello di spettatori. Quanto alle manifestazioni internazionali, il cui calendario è spesso fissato dalle federazioni internazionali, non potrebbero più essere organizzate in Svizzera se la loro data cade nella seconda domenica del mese.

Pregiudizio causato alla reputazione della Svizzera, paese ospitale e turistico

Paese turistico per eccellenza, la Svizzera è visitata ogni anno da un milione di stranieri. Da decenni, il nostro paese è intervenuto, ogni volta che l'occasione gli si è presentata, in favore della liberalizzazione del turismo e ha lottato contro le restrizioni.

L'introduzione delle 12 domeniche senza vetture segnerebbe un grave ritorno all'era di una regolamentazione a oltranza del turismo. In ogni caso, questa sarebbe l'opinione che il turista si farebbe del nostro paese, e certamente non a torto. Gli sforzi intrapresi finora in Svizzera in favore di un turismo liberale sarebbero di colpo ridotti a zero.

L'applicazione agli stranieri del divieto di circolare, cioè il fermarli alla frontiera, causerebbe un grosso torto alla reputazione della Svizzera in quanto paese ospitale e turistico.

Una tale misura di proibizione "unica al mondo" ridurrebbe al nulla gli sforzi di propaganda turistica intrapresi all'estero. Sorgerebbe il timore che i turisti esteri evitino la Svizzera, non solo nelle 12 domeniche senza vetture, ma parzialmente anche come meta di vacanze. E' difficile immaginare le ripercussioni negative che ne risulterebbero per l'insieme dell'economia turistica svizzera, che va, come visto, essenzialmente a favore delle regioni di montagna (il 50% dei pernottamenti). Qualsiasi decisione in materia di politica dei trasporti deve essere considerata non solo sul piano nazionale, ma tenendo pure conto di interessi internazionali. In quanto paese continentale, la Svizzera è interessata a non subire alcune discriminazioni nel campo dei trasporti. Per questo motivo non deve in nessun caso creare essa stessa un precedente.

Vietando la circolazione 12 domeniche all'anno si arriverebbe proprio a questo. Si tratterebbe infatti di una misura diretta contro gli stati vicini, che non si basa su alcuna norma di diritto internazionale. La libertà del traffico è uno dei mezzi principali di assicurare la coesistenza pacifica delle nazioni.

5. Conclusioni

La modifica costituzionale proposta dagli autori dell'iniziativa tende a una migliore protezione dell'ambiente, a un miglioramento della qualità di vita e a un risparmio di energia.

Il divieto di circolare permetterebbe, tuttavia, solo economie minime di energia. E' poi permesso dubitare che l'applicazione di misure poliziesche così radicali e coercitive possano in generale essere considerate come un miglioramento della qualità di vita.

Si otterrà una protezione dell'ambiente veramente efficace solo emanando una legge che tenga conto di tutti gli interessi, con una sistemazione del territorio adeguata, emanando prescrizioni concernenti i rumori e il gas di scappamento dei veicoli a motore e, soprattutto, avendo riguardo per l'uomo e per il suo ambiente naturale.

Ai vantaggi relativamente limitati che offrirebbero le domeniche senza vetture e senza aerei si oppongono seri inconvenienti: gli abitanti e l'economia delle regioni lontane sarebbero largamente sfavoriti. Lo stesso succederebbe, sul piano nazionale, per alcuni rami di attività economica. Le differenze economiche che oppongono già la campagna alle zone urbane sarebbero ulteriormente aggravate.

La Svizzera, paese ospitale e turistico, dovrebbe essere totalmente chiusa ai veicoli stranieri durante 12 giorni all'anno. L'industria turistica, che rende al nostro paese e all'insieme dell'economia (ad esempio l'orologeria) più o meno 5 miliardi di franchi all'anno, sotto forma di spese fatte da turisti stranieri, soffrirebbe seriamente di una tale situazione.

Il pregiudizio arrecato dai divieti previsti dall'iniziativa alle libertà individuali non può essere giustificato dall'interesse generale o da qualsiasi interesse superiore.

Un "comportamento ragionevole" dettato dallo Stato è solo una costrizione, che, come tale, raggiungerebbe il suo obiettivo solo in parte, mancando una reale adesione da parte del pubblico. Particolarmente colpiti sarebbero i ceti sociali per i quali il "bisogno di evasione" è maggiore a causa dell'ambiente in cui vivono.

Il rifiuto dell'iniziativa di Berthoud "per 12 domeniche senza veicoli a motore nè aerei" non costituisce affatto il rifiuto di un miglioramento della qualità di vita, ma il rifiuto di un modo inadeguato e coercitivo di ottenerlo.

* * *