Zweite Röhre am Gotthard = Deuxième tunnel au Gothard

Autor(en): **Schuppisser, Michel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (2002)**

Heft 1

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-956943

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Zweite Röhre am Gotthard

Deuxième tunnel au Gothard

A 2 Kanton Uri; © VLP-ASPAN, Bern

Betrifft dieses Projekt ebenfalls die Raumplanerinnen und Raumplaner?

Im vergangenen August beschloss der FSU-Vorstand anlässlich seiner Sitzung im Tessin, sich mit aktuellen Themen zu beschäftigen, insbesondere mit der parlamentarischen Initiative für eine zweite Strassentunnelröhre am Gotthard (Initiative Giezendanner) und mit der Avanti-Initiative. Im FSU Info Nr. 4/01 haben wir für Sie die dazu verfügbaren Informationen zusammengestellt.

Seither hat das Gotthard-Thema aufgrund eines tragischen Unfalls eine aussergewöhnliche Aktualität gewonnen. Wird dieses Ereignis die Zukunft des Landes nachhaltig prägen? Die Sensibilitäten haben sich bereits spürbar verändert. Das ehemals vorrangige Problem der Staus am Pfingstwochenende wurde durch die Aspekte der Sicherheit und der Erreichbarkeit des Tessins in den Hintergrund gedrängt. Zudem hat die gegenwärtige Umfahrung des Gotthards mit einer zwei Monate nach dem Unfall vorgesehenen Wiedereröffnung des Tunnels[1] nicht zu einem

[1] Diese Zeilen wurden am 15. Dez. 2001 geschrieben

Ce projet concerne-t-il aussi les aménagistes?

Au mois d'août dernier lors de sa retraite tessinoise, le comité de la FSU a décidé de s'occuper de thèmes d'actualité, et en particulier de l'initiative parlementaire pour un deuxième tunnel au Gothard (Initiative Giezendanner) ainsi que de l'initiative Avanti. Dans notre bulletin FSU Info No 4/01, nous avons fait état des informations disponibles sur ces objets.

Depuis lors, le thème du Gothard a gagné une actualité exceptionnelle en raison d'un tragique accident. Cet événement marquera-t-il durablement l'avenir du pays ? Une évolution des sensibilités se fait déjà sentir : le problème originel des embouteillages de Pentecôte est devenu secondaire par rapport aux aspects de sécurité et d'accessibilité du canton du Tessin. De plus, le contournement momentané du Gothard, avec une réouverture du tunnel prévue deux mois après l'accident[1], n'a pas provoqué l'effondrement des systèmes de transport mais cela a par contre

[1] Ces lignes sont écrites le 15 décembre 2001

Secondo tunnel al Gottardo

Il progetto interessa anche gli urbanisti? Lo scorso agosto il Comitato della FSU decise di occuparsi di temi attuali, in particolare dell'iniziativa parlamentare per un secondo tunnel al Gottardo (Giezendanner) e dell'iniziativa Avanti.

L'incidente del tunnel del Gottardo ha comportato un'evoluzione delle sensibilità: il problema delle code è passato in secondo piano rispetto agli aspetti della sicurezza e della raggiungibilità del Ticino. Inoltre l'aggiramento del Gottardo pur non provocando il collasso del traffico, ha mostrato le conseguenze del suo aumento per la rete stradale e ferroviaria svizzera. Dunque il caso del Gottardo è di portata nazionale. Queste conseguenze interessano tutti gli urbanisti che sono interessati agli aspetti della sicurezza e della politica dei tra-

Stellungnahme des FSU.
Prise de position de la FSU.
Presa di posizione della FSU
FSU-Vorstand,
Comité FSU, Comitato della FSU
▶ **Michel Schuppisser, Verkehrsingenieur SVI und Raumplaner FSU,**
Ingénieur en trafic SVI et urbaniste FSU,
Metron Brugg

sporti e vogliono far vedere che la questione non si può ridurre alla mera politica dei trasporti. Occorre integrare nella discussione anche i problemi urbanistici e l'opinione delle popolazioni interessate.

Cosa chiedono gli urbanisti?

Negli argomenti avanzati e nei documenti disponibili mancano tre elementi:

- *conseguenze spaziali di un grosso ampliamento delle infrastrutture stradali nelle valli di accesso al Gottardo (impatto su popolazione e ambiente);*
- *visione d'insieme da Basilea a Chiasso sui maggiori problemi attuali, gli obiettivi perseguiti e le misure prese in considerazione (pianificazione globale);*
- *considerazione del contesto europeo con tutte le sue esigenze, la possibilità di un riorientamento della politica europea dei trasporti.*

L'aumento della capacità del tunnel (iniziativa Giezendanner) è sensato solo se le rampe di accesso offrono lo stesso livello di capacità. Ciò non vale per la rampa a nord, e perciò anche l'iniziativa Avanti include il tratto Erstfeld-Airolo nelle sue priorità (senza chiedere un secondo tunnel!). Per i giorni lavorativi si dovrebbe raddoppiare la capacità della rampa in direzione di Flüelen-Göschenen, cosa impossibile senza nuove infrastrutture. Non sappiamo di progetti o di una simulazione spaziale che analizzino l'aumento dell'influsso delle autostrade nelle valli alpine strette.

Zusammenbruch der Verkehrssysteme geführt, sondern die Folgen dieser Strassenverkehrszunahme für das nationale Strassen- und Schienennetz verdeutlicht. Vom Gotthard-Problem ist folglich ein grosser Teil des Landes direkt betroffen; die Bevölkerungen der durch die Ausweichrouten oder die Verkehrsüberlastung betroffenen Regionen haben es nicht versäumt, ihre Meinung kundzutun.

Diese auf mehreren Ebenen und in verschiedenen Bereichen festzustellenden Folgen lassen die Raumplanerinnen und Raumplaner, die sich als Systemspezialisten, Generalisten und Advokaten des Raums verstehen, nicht unbeteiligt. Sie fühlen sich betroffen von einer Diskussion, die zur Zeit vor allem auf Aspekte der Sicherheit und der Verkehrspolitik ausgerichtet ist, und möchten zeigen, dass es hier um mehr geht als nur um verkehrspolitische Fragestellungen. Raumplanerische Probleme, d.h. eine ganzheitliche Betrachtung sowie die Anliegen der betroffenen Bevölkerung sind ebenfalls in die Diskussion einzubeziehen.

Was fordern die Raumplanerinnen und Raumplaner?

In der bisherigen Argumentation und in den verfügbaren Dokumenten fehlen, zumindest was die Debatten in der Presse betrifft, unseres Erachtens drei Elemente:

- die Kenntnis der räumlichen Folgen eines bedeutsamen Ausbaus der Strasseninfrastrukturen in den engen Bergtälern, die zum Gotthard führen (Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung und den betroffenen Raum);
- eine Gesamtschau – von Basel bis Chiasso – der wichtigsten bestehenden Probleme, der angestrebten Ziele und der in Erwägung gezogenen Massnahmen (Globalplanung);
- der Einbezug des europäischen Umfeldes und der gestellten Anforderungen, mit der Möglichkeit einer Neuausrichtung der europäischen Verkehrspolitik – ein Thema, das in den politischen Debatten verschiedener Länder des Kontinents immer mehr an Aktualität gewinnt.

In raumplanerischer Hinsicht stellt die alleinige Verdoppelung der Strassentunnelröhren unter dem Gotthardmassiv kein Problem dar. Die Diskussion über die Sicherheitsfrage wird den Spezialisten überlassen. Dagegen ist die Erhöhung der Kapazität im Berg (Initiative Giezendanner) nur dann sinnvoll, wenn die Zufahrtsrampen dasselbe Leistungsniveau bieten. Für die Nordrampe wird dies auf keinen Fall zutreffen, weshalb denn auch die Avanti-Initiative den Abschnitt Erstfeld-Airolo in ihre Prioritäten einschliesst (ohne jedoch ausdrücklich eine zweite Röhre zu fordern!). Für den Werktagsverkehr müsste man die Kapazität der Rampe Richtung Flüelen-Gö-

clairement montré les conséquences de cette augmentation de circulation routière sur les réseaux nationaux routiers et de chemin de fer. Le cas du Gothard concerne donc directement une grande partie du pays ; les populations des régions concernées par le délestage ou la surcharge n'ont pas manqué de donner leur avis.

Ces conséquences à plusieurs échelles et dans plusieurs domaines interpellent l'aménagiste qui se veut spécialiste des systèmes, généraliste et avocat du territoire. Il se sent concerné par un débat actuellement plutôt spécialisé sur la sécurité et la politique des transports. Il aimerait montrer qu'il n'y pas que des enjeux liés à la politique des transports. Les enjeux territoriaux et l'avis des populations concernées font également partie de la discussion.

Que demandent les aménagistes?

Dans les arguments avancés dans les débats et dans les documents à disposition, nous pensons qu'il manque trois éléments:

- les conséquences spatiales d'un agrandissement significatif des infrastructures routières dans les vallées étroites qui mènent au Gothard (impact sur les populations touchées et l'espace);
- une vue d'ensemble de Bâle à Chiasso des enjeux majeurs rencontrés, des objectifs poursuivis et des mesures envisagées (planification globale);
- la prise en compte du contexte européen avec ses exigences, avec la possibilité d'une réorientation de la politique des transports de l'Europe, thème qui gagne toujours plus d'actualité dans les débats politiques de plusiers pays du Continent.

Sous le massif du Gothard, le simple doublement du tunnel ne représente évidemment pas un enjeu par rapport au territoire. Le débat sur la question de la sécurité est laissé aux spécialistes. Par contre, l'augmentation de la capacité sous la montagne (initiative Giezendanner) n'a de sens que si les rampes d'accès offrent le même niveau de service. Ceci ne sera en tout cas pas le cas pour la rampe nord, raison pour laquelle l'initiative Avanti inclut le tronçon Erstfeld-Airolo dans ses priorités (toutefois sans réclamer explicitement un deuxième tunnel!). Pour les jours ouvrables, il faudrait pratiquement doubler la capacité de la rampe dans le sens Flüelen-Göschenen, ce qui ne saurait se réaliser sans de nouvelles infrastructures. A l'heure actuelle, nous ne connaissons pas de projet ni de simulation spatiale qui montreraient l'augmentation de l'emprise des autoroutes dans les étroites vallées alpines.

Avant de décider de la construction d'un nouveau tunnel, les aménagistes demandent que les conséquences qui décou-

Gare de triage de convois ferroviaires; © Michel Jaques, Genève

schenen praktisch verdoppeln, und dies könnte ohne neue Infrastrukturen nicht erreicht werden. Augenblicklich kennen wir weder ein Projekt noch eine räumliche Simulation, welche die Ausdehnung der Raumbeanspruchung durch Autobahnen in engen Alpentälern aufzeigen würden.

Die Raumplanerinnen und Raumplaner fordern, dass – bevor über den Bau einer neuen Tunnelröhre entschieden wird – die Folgen einer Erhöhung der Kapazitäten auf den Zufahrtsrampen am Gotthard im Rahmen einer umfassenden Evaluation bezüglich der räumlichen Integration und der Auswirkungen auf die Lebensbedingungen der betroffenen Bevölkerungen zu ermitteln sind (z.B. wie im Fall eines neuen Staudamms).

Auf Landesebene unterstützt der FSU vorbehaltlos die Politik des Bundes hinsichtlich der Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Vor dem Hintergrund dieses Hauptziels ist jeder andere Vorschlag zu prüfen. Auf dieses Ziel haben sich beispielsweise auch die Tessiner Forderungen auszurichten: Wie lassen sich durch den Gotthard mehr Autos aus dem und in das Tessin schleusen, ohne dass zugleich der dem oben erwähnten Hauptziel abträgliche Schwerverkehr zunimmt und ohne den internationalen Transitverkehr anzuziehen, der die Agglomeration Lugano

lent d'une augmentation de la capacité des rampes d'accès au Gothard fassent l'objet d'une évaluation d'insertion dans l'espace et d'impact sur la vie des populations touchées.

Au niveau national, les aménagistes appuient sans réserve la politique de la Confédération visant le transfert du trafic marchandise de la route au rail. C'est l'objectif majeur dans lequel toute proposition doit être évaluée. C'est également dans ce sens que doivent s'inscrire les revendications tessinoises par exemple : comment faire passer sous le Gothard plus de voitures vers et en provenance du Tessin sans augmenter le trafic camions néfaste à l'objectif majeur cité plus haut, et sans attirer le transit international qui encombrerait encore plus l'agglomération luganaise ? D'autre part, quelles seraient les conséquences d'une augmentation générale de la capacité de l'axe Nord-Sud ? Quelles infrastructures seraient nécessaires et quelles régions (par exemple les régions transfrontalières de Bâle et de Chiasso) et de quelle manière seraient touchées ? Autant de questions pour lesquelles il n'existe actuellement pas de vue d'ensemble.

Les aménagistes demandent une vue d'ensemble de la situation de l'axe Nord-Sud de Bâle à Chiasso, y compris les régions transfrontalières. Dans cette vue

Gli urbanisti chiedono che prima di decidere la creazione di un nuovo tunnel, si valuti l'integrazione spaziale di un aumento della capacità delle rampe di accesso al Gottardo e le relative ripercussioni sulle popolazioni interessate.

La politica della Confederazione mira al trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia. Questo obiettivo è prioritario anche per gli urbanisti e vi si devono orientare anche le rivendicazioni ticinesi: come si può aumentare la portata del Gottardo senza aumentare il traffico pesante e senza attirare il traffico internazionale? E quali sarebbero le conseguenze di un aumento della capacità dell'asse nord-sud? Sarebbero necessarie nuove infrastrutture? Quante? In quali regioni? Per tutte queste questioni manca un quadro d'insieme.

Gli urbanisti domandano un quadro d'insieme della situazione dell'asse nord-sud Basilea –

Chiasso, comprese le regioni di confine, che evidenzi i problemi attuali e le relative soluzioni dai diversi punti di vista.
Come per le rampe di accesso al tunnel del Gottardo, gli urbanisti chiedono che siano valutati rapidamente il fabbisogno di nuove infrastrutture e le relative ripercussioni sull'ambiente e sulle popolazioni interessate.
Gli accordi tra la Svizzera e l'Unione europea regolano il traffico pesante per il periodo di transizione 2001-2004 e per il futuro stato normale. Dal 2005 i camion di 40 t. potranno transitare senza contingentamento sull'asse del Gottardo, il collegamento nord-sud più interessante a livello europeo. Dunque i problemi si aggraveranno. Gli accordi prevedono clausole di salvaguardia in caso di gravi turbamenti del traffico.
Gli urbanisti chiedono che le misure previste in caso di gravi turbamenti del traffico (clausola di salvaguardia) siano rese note rapidamente, ne sia verificato l'impatto sul territorio e sulle popolazioni interessate e siano discusse con i partner europei.

D'altra parte:
1. L'iniziativa Giezendanner fissa la priorità per lo sviluppo del nostro paese, evitando così una discussione sulle priorità. Per gli urbanisti il denaro speso nel Gottardo mancherà per altri investimenti, p. e. per gli agglomerati. E se gli agglomerati ricevessero un aiuto dove si troverebbero i soldi per la campagna? La questione delle priorità diventa priorita-

noch mehr verstopfen würde? Was wären andererseits die Folgen einer allgemeinen Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Achse? Welche Infrastrukturen wären erforderlich, und welche Regionen (zum Beispiel die Grenzregionen Basel und Chiasso) wären in welchem Ausmass betroffen? All diese Fragen lassen sich augenblicklich nicht gesamthaft beurteilen.

Die Raumplanerinnen und Raumplaner fordern eine Gesamtschau der Nord-Süd-Achse Basel-Chiasso, die Grenzregionen mit eingeschlossen. Diese Gesamtschau müsste folgende Punkte berücksichtigen: die gegenwärtigen Probleme und die verschiedenen zur Abhilfe vorgeschlagenen Lösungen, die nach den bekannten Standpunkten geordnet sind. Mit diesem ersten Schritt wird man feststellen können, wer über was nachgedacht hat und wo die kritischen Punkte sind. Wie im Fall der Zufahrtsrampen zum Gotthardtunnel fordern die Raumplanerinnen und Raumplaner, dass der Bedarf an neuen Infrastrukturen und deren Auswirkungen auf den Raum und auf die betroffene Bevölkerung rasch evaluiert werden.

Die bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der Europäischen Union regeln die bewilligte Tonnage der Lastwagen, die Sperrzeiten für den Schwerverkehr, die Kilometerabgaben und die Kontingentierung für die Übergangszeit 2001-2004 und für den zukünftigen Normalzustand. Ab 2005 werden die 40-Tönner ohne Kontingentierung auf der Gotthardachse verkehren, die augenblicklich auf europäischer Ebene die in finanzieller und fahrzeitmässiger Hinsicht attraktivste Nord-Süd-Verbindung bleibt. Es ist also verhältnismässig kurzfristig mit einer spürbaren Verschärfung der gegenwärtigen Probleme zu rechnen. Die Verträge sehen für den Fall schwerwiegender Verkehrsstörungen Schutzklauseln vor.

Die Raumplanerinnen und Raumplaner fordern, dass die für den Fall von schwerwiegenden Verkehrsstörungen vorgesehenen Massnahmen (Schutzklausel der bilateralen Verträge CH-EU) rasch bekannt gemacht werden. Zudem ist eine Verträglichkeitsprüfung in Bezug auf den Raum und auf die betroffene Bevölkerung in Angriff zu nehmen und in die Agenda für die Diskussionen mit den europäischen Vertragspartnern aufzunehmen.

Andererseits gilt:

1. Die Initiative Giezendanner gibt politisch eine Priorität für die Entwicklung unseres Landes vor und vermeidet auf diese Weise eine Diskussion über die Prioritäten selbst. Die Raumplanerinnen

d'ensemble devraient figurer les éléments suivants : les problèmes actuels, les différentes solutions proposées pour y remédier regroupées selon les points de vue connus. Avec ce premier pas, il sera possible de découvrir qui a réfléchi à quoi et où sont les points critiques.
Comme pour les rampes d'accès au Gothard, les aménagistes demandent que soit rapidement évalué les besoins en nouvelles infrastructures et leurs impacts sur l'espace et les populations touchées

Les accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne règlent le tonnage autorisé des camions, les périodes de circulation, les taxes kilométriques et le contingentement pour la période transitoire 2001-2004 et l'état normal futur. A partir de 2005, les camions de 40 tonnes pourront circuler sans contingentement sur l'axe du Gothard qui, en l'état actuel, reste la liaison nord-sud de niveau européen la plus attractive financièrement et en terme de temps de parcours. Il faut donc s'attendre à une aggravation sensible des problèmes actuels à relativement court terme. Les accords prévoient des clauses de protection en cas de perturbations graves du trafic.

Les aménagistes demandent que les mesures prévues en cas de perturbations graves du trafic (clause de protection des accords bilatéraux CH-UE) soient rapidement connues et fassent l'objet d'une évaluation d'impact sur le territoire et les populations concernées, et qu'elles soient introduites dans l'agenda des discussions avec les partenaires européens.

Autotransport: © VLP-ASPAN, Bern

und Raumplaner sind überzeugt, dass jeder für die Zukunft am Gotthard investierte Franken anderswo, insbesondere in den Agglomerationen, für Investitionen fehlt. Würde, wenn die Agglomerationen endlich unterstützt werden, der ländliche Raum weder Gehör finden noch Finanzhilfe erhalten? Das Problem der Prioritäten wird selbst zur Priorität, und der Vorstand freut sich, in der zukünftigen Diskussion zu den Anforderungen der Agglomerationen und den Ansprüchen des ländlichen Raums Stellung nehmen zu können.

2. Schliesslich lehrt die Raumplanung grundsätzlich, dass die betroffenen Personen in die Entscheidungsprozesse einzubeziehen sind. Die vorrangige Berücksichtigung ihrer Anliegen hat ebenso viel Gewicht für die Verwirklichung des Projekts wie dessen technischer Wert. Des weiteren darf eine auf Landesebene getroffene «demokratische» Entscheidung der lokalen Bevölkerungen nicht aufgezwungen werden, ohne ihre Anliegen zu kennen. Ein klassisches Planungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung, das deutlich zwischen technischen und politischen Kompetenzen unterscheidet, genügt nicht mehr, um ein Projekt solcher Grösse und Komplexität in angemessener Weise umzusetzen.

Die Raumplanerinnen und Raumplaner fordern, dass rasch eine «Konferenz» der direkt vom Projekt betroffenen Bevölkerung und Interessenverbände einberufen wird.

Es wäre schliesslich wünschenswert, dass auf internationaler Ebene ein Konkordanzprozess in Gang gesetzt wird, der alle kurz- und mittelfristigen Massnahmen in technischer, planungsmässiger, umweltschützerischer, wirtschafts- und finanzpolititischer sowie regionalpolitischer Hinsicht umfasst. Erforderlich ist die Beteiligung aller betroffenen Akteure auf lokaler und regionaler wie auf nationaler und europäischer Ebene, inklusive die institutionellen (Regierungen, lokale und regionale Behörden) und die nicht-institutionellen Akteure (Bevölkerung der direkt betroffenen Regionen, wirtschaftliche, soziale und umweltpolitische Interessengruppen).

An wen richtet sich diese Stellungnahme?

In erster Linie richtet sich diese Stellungnahme an die FSU-Mitglieder, die sich die Mühe genommen haben, diese Zeilen zu lesen. Sicher haben Sie sich eine Meinung zu diesem Thema gebildet; bitte geben Sie Ihre Reaktionen unserer Geschäftsstelle bekannt.

In zweiter Linie möchte der Vorstand seine Position den Bundes- und Kantonsdiensten sowie den betroffenen Parlamentariergruppen bekannt machen, und nicht zuletzt über den sia unserem Anliegen vermehrt Gehör verschaffen. ■

D'autre part:

1) L'initiative Giezendanner fixe politiquement une priorité dans le développement de notre pays, en évitant ainsi la discussion sur les priorités mêmes. Les aménagistes sont convaincus qu'un franc investi à l'avenir au Gothard est un franc de moins investi ailleurs, notamment pour les agglomérations. Si les agglomérations reçoivent enfin de l'aide, la campagne va-t-elle rester sans voix et sans le sou? Le problème des priorités devient lui-même prioritaire et le comité se réjoui de prendre position dans le futur débat entre les exigences des agglomérations et les revendications de la campagne.

2) Finalement et au-delà de l'argumentation, l'aménagement du territoire enseigne comme principe de base que les processus de décision doivent inclure les personnes concernées. La prise en compte de leurs exigences en amont a tout autant de poids pour les chances de réalisation du projet que sa valeur technique. D'autre part, une solution «démocratique» prise au niveau suisse ne saurait être imposée aux populations locales sans connaître leur avis.

Une procédure classique de planification et d'évaluation de l'impact sur l'environnement, fondée sur une nette distinction entre les compétences techniques et les compétences politiques, ne suffit plus pour une maîtrise adéquate de projet de telles dimension et complexité.

Les aménagistes demandent qu'une «conférence» des populations directement touchées par le projet soit rapidement mise en place.

Il serait souhaitable que soit établi un processus de concordance d'envergure internationale qui comprenne les mesures techniques, de planification, de protection environnementale, de politique économique et financière et de politique régionale, sur le court et sur le long terme. La participation de tous les acteurs cocnernés, tant sur le plan local et régional que plan national et européen est nécessaire en incluant les acteurs institutionels et acteurs non-institutionels (populations des régions touchées directement, groupes d'intérêts économiques, sociaux et environnementaux).

A qui s'adresse cette prise de position?

Dans un premier temps, cette prise de position s'adresse aux membres FSU qui auront bien voulu prendre la peine de lire ces lignes. Vous avez certainement une opinion sur le sujet; vos réactions sont à faire parvenir à notre secrétariat.

Dans un deuxième temps, le comité désire faire connaître sa position aux services de la Confédération et des cantons, ainsi qu'aux groupes parlementaires concernés. ■

ria e il Comitato prenderà posizione.

2. *L'urbanistica insegna che le persone interessate vanno integrate nei processi decisionali. Dare priorità alla considerazione delle loro rivendicazioni è molto importante: non si può imporre alle popolazioni locali una soluzione «democratica» presa a livello nazionale. Distinguere nettamente tra competenze tecniche e politiche non basta più per attuare un progetto di tale dimensione e complessità.*

Gli urbanisti chiedono che sia messa in piedi rapidamente una «conferenza» delle popolazioni direttamente toccate dal progetto.

Infine si dovrebbe stabilire un processo di armonizzazione a livello internazionale che comprenda le misure tecniche, di pianificazione e di protezione ambientale, di politica economica e finanziaria e regionale, a breve ed a lungo termine. Tutti i soggetti interessati (istituzionali e non) devono partecipare, dal livello locale a quello europeo.

A chi è rivolta questa presa di posizione?

Questa presa di posizione è rivolta in primo luogo ai membri della FSU: comunicate le vostre opinioni alla segreteria oppure tramite il nostro sito web tra breve disponibile.

Inoltre il Comitato intende far conoscere la sua posizione ai servizi della Confederazione e dei Cantoni, nonché ai gruppi parlamentari interessati.

Il Comitato non pensa emettere comunicati stampa. Invece resta possibile la partecipazione ad un dibattito pubblico: si tratta anche di rivalorizzare la nostra professione. È giusto prendere posizione sugli avvenimenti attuali, anche se in modo incompleto, oppure dobbiamo ritornare a basarci sui nostri studi inconfutabili? ■