

L'ospite

La Variante '95 è realizzabile?

di Adelio Scolari

Il tema preferito dai fautori della Variante '95 quello dell'urgenza (qualcuno ha perfino detto vitale) del collegamento autostradale per il Locarnese. Sembra che, se dovesse passare il credito di progettazione in votazione il 30 settembre, il cantiere verrebbe aperto a breve termine. In verità, il cammino per la realizzazione dell'opera – pure nell'ipotesi di un voto favorevole per i sostenitori della '95 – sarà in ogni caso molto lungo e irto di ostacoli, l'approvazione del progetto perlomeno incerta. Al momento d'altronde ancora assente una qualsiasi valutazione (ancorché prevista dal diritto federale) dei diversi interessi pubblici e privati coinvolti, come è pure assente un esame generale d'impatto ambientale (che sarebbe cosa da fare prima di intraprendere qualsiasi ulteriore studio).

segue a pagina 4

Ma la Variante '95 è davvero realizzabile?

di Adelio Scolari, dott. iur. h.c. Università di Berna

DALLA PRIMA

La Variante '95 viene quindi in genere sostenuta in modo aprioristico, ossia senza approfondimento dei problemi che essa comporta. a) In sintesi, il percorso che dovrà essere osservato prima di porre mano ai lavori il seguente (vedi Legge sulle strade nazionali): messaggio del Consiglio federale alle Camere federali sul completamento della rete delle strade nazionali (determinazione delle regioni ancora da collegare); decisione delle Camere sul tracciato generale e sul tipo di strada (la legge prevede tre tipi di autostrade: prima, seconda e terza classe); allestimento da parte del Consiglio federale, previa consultazione dei Cantoni, del programma di realizzazione delle nuove arterie; allestimento dei progetti generali e consultazione dei Cantoni e dei Comuni; approvazione dei progetti generali da parte del Consiglio federale; allestimento dei progetti esecutivi, loro pubblicazione per le opposizioni; approvazione dei piani e decisione sulle opposizioni da parte del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni; ricorso al Tribunale federale; acquisizione dei terreni necessari mediante rilottizzazione, in quanto necessaria ad un uso e governo funzionale dei fondi pregiudicati dall'opera (nella forma del raggruppamento terreni), rispettivamente, procedura di espropriazione secondo la relativa Legge federale.

Tutte queste regole sono imperative: non possono essere eluse da nessuna autorità.

b) L'incertezza maggiore – se di incertezza si può parlare – in particolare data dal fatto che l'impianto previsto comporta un nuovo attraversamento della zona palustre d'importanza nazionale, zona che si estende lungo il fiume Ticino da Sementina al lago (oggetto n. 260 dell'allegato all'Ordinanza sulla protezione delle zone palustri).

*Il regime giuridico di queste zone stabilito dalla Costituzione federale, che dispone: Le paludi e i paesaggi palustri di particolare bellezza e importanza nazionale sono protetti. **Non vi si possono costruire impianti né procedere a modifiche del suolo** (art. 78 Cost.). La norma stata introdotta nel 1987 a seguito dell'iniziativa popolare per la protezione delle paludi – Iniziativa di Rothenturm. La prima frase pone il principio della protezione speciale delle paludi e dei paesaggi di particolare bellezza e che presentano un interesse d'importanza nazionale; la seconda frase ne definisce la portata: la protezione generale e assoluta: **Non vi si possono costruire impianti né procedere a modifiche del suolo** . Ciò significa che non sono ammissibili costruzioni o modificazioni della configurazione del suolo, quali che siano gli interessi pubblici entranti in linea di conto: la valutazione degli interessi è già stata decisa dalla Costituzione. Il Tribunale federale e la dottrina unanime confermano che in quest'ambito non vi è nessuno*

spazio d'interpretazione.

La norma costituzionale è vincolante per tutte le autorità legislative (Camere federali comprese), esecutive, giudiziarie e amministrative. La questione non si pone invece per eventuali migliorie al ponte sul Ticino a Quartino: non si tratta di realizzare un nuovo impianto.

Lo studio del progetto Variante ' 95 potrebbe pertanto risolversi in uno spreco di danaro pubblico (quasi cinque milioni), e in un grosso ritardo per chi auspica il collegamento autostradale.