

Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende

Fondation « Assurer l'avenir des gens du voyage suisses »

Fondazione « Un futuro per i nomadi svizzeri »

Jahresbericht 2000

Rapport annuel

Rapporto di gestione

Jahresbericht	3
Anhang: Beiträge für die Tagung der Stiftung vom 3. November 2000 in Bern	
Zusammenwirken des Bundes, der Kantone und Gemeinden	8
Aufgaben der Stiftung	11
Tätigkeit der Stiftung	14
Aufgaben der Radgenossenschaft und Anliegen der Fahrenden	17
Planungstechnisches Gutachten	19
Anliegen und Erfahrungen der Gemeinden	26
Strategien für den Empfang der Fahrenden - Entscheidungen der Gemeinde Martigny und des Kantons Wallis	29
Zusammenfassung der Diskussion	36
Rapport annuel	37
Annexe: Exposés à l'occasion de la Conférence de la Fondation du 3 novembre 2000, à Berne	
Coopération entre la Confédération, les cantons et les communes	42
Les tâches de la Fondation	45
L'activité de la Fondation	48
Les tâches de la Radgenossenschaft et les desiderata des gens du voyage	51
Rapport d'expertise de planification technique	53
Préoccupations et expériences des communes	60
Stratégies en matière d'accueil des gens du voyage - Historique des choix de la Municipalité de Martigny et de l'Etat du Valais	63
Résumé de la discussion	70
Rapporto di gestione	71
Appendice: Contributi al convegno della Fondazione (Berna, 3 novembre 2000)	
Cooperazione di Confederazione, Cantoni e Comuni	76
Compiti della Fondazione	79
Attività della Fondazione	82
Compiti della Radgenossenschaft e questioni di interesse per i nomadi	85
Perizia tecnico-urbanistica	87
Desideri ed esperienze dei Comuni	94
Strategie per accogliere i nomadi - Decisioni del Comune di Martigny e del Cantone Vallese	97
Riassunto della discussione	104

ORGANE DER STIFTUNG

Stiftungsrat:

Präsident:

Werner Niederer* *Regierungsrat des Kantons
Appenzell-Ausserrhoden* Herisau

Vizepräsidentin:

Stefanie Brander* *Bundesamt für Kultur
(bis 31. August 2000)* Bern

Mitglieder des Stiftungsrates:

May Bittel*	<i>Zigeunermission</i>	Versoix
Claudio Candinas	<i>Justiz-, Polizei- und Sanitätsdepartement des Kantons Graubünden</i>	Chur
Robert Huber*	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse</i>	Zürich
Daniel Huber	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse</i>	Balsthal
Johann Moser-Graf	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse</i>	Geuensee
Sigisbert Lutz	<i>Schweizerischer Gemeindeverband</i>	Bern
Max Läubli	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse (bis 31. Dezember 2000)</i>	Claro
Dr.iur. Markus Metz	<i>Schweizerischer Gemeindeverband</i>	Binningen
Dr.iur. Guido Sutter	<i>Staatssekretariat für Wirtschaft</i>	Bern

*) Mitglieder des Ausschusses

Kontrollstelle:

Eidgenössische Finanzkontrolle, Bern

Geschäftsstelle:

Dr.iur. Urs Glaus, Rechtsanwalt, Unterstrasse 15, Postfach, 9001 St. Gallen
Tel. 071/222 10 20, Fax 071/222 10 55

1. Tätigkeit

1.1 Allgemeines

Die Kultur der Fahrenden ist eine nomadisierende Kultur. Damit die Fahrenden ihre traditionelle Kultur weiterleben können, muss ihnen ausreichend Raum zur Verfügung stehen. In der Schweiz stehen ihnen zuwenig Plätze zur Verfügung, auf denen sie auf der Fahrt halten und im Winter über längere Zeit verweilen können. Die meisten vorhandenen Plätze sind in ihrem Bestand nicht gesichert, ihre Mieten sind weitgehend zu teuer und die Infrastrukturen oftmals ungenügend.

Diese Feststellungen über den Bestand und Zustand der Plätze sind zusammengefasst das Ergebnis einer Bestandesaufnahme aller offiziellen Plätze, die im Jahre 2000 im Auftrag der Stiftung durchgeführt wurde.

Appelle der Fahrenden und der Stiftung an die Kantone und Gemeinden haben nur vereinzelt dazu geführt, dass Stand- und Durchgangsplätze eingerichtet worden sind. Die Fahrenden erwarten von den Kantonen und Gemeinden nicht, dass ihnen unentgeltlich Plätze zur Verfügung gestellt werden. Sie sind vielmehr bereit, einen angemessenen Mietzins für die Plätze und die Nutzung der Infrastrukturen zu bezahlen. Es ist möglich, Plätze selbsttragend zu betreiben.

Bis in die jüngste Vergangenheit sind die Fahrenden verfolgt und diskriminiert worden. Heute sind sie rechtlich als nationale Minderheit anerkannt. Aus den Erfahrungen der Vergangenheit und der rechtlichen Anerkennung als nationale Minderheit sind nun Konsequenzen für den Alltag zu ziehen. Die Fahrenden haben auf diesem Hintergrund einen ausgewiesenen Anspruch darauf, dass ihnen die Grundlage zur Verfügung gestellt wird, damit sie ihre Kultur auch in Zukunft leben können. Das bedeutet praktisch, dass ihnen Stand- und Durchgangsplätze in ausreichender Zahl zur Verfügung gestellt werden.

1.2 Sitzungen des Stiftungsrates

Der Stiftungsrat ist im Jahre 2000 zu acht, der Ausschuss zu drei Sitzungen zusammengesessen. In weiteren Arbeitsgruppen wurde die Tagung der Stiftung vom 3. November 2000 vorbereitet und die Ausarbeitung des planungstechnischen Gutachtens begleitet.

Im Jahre 2000 haben sich zwei Schwerpunkte in der Tätigkeit herausgebildet, nämlich die Ausarbeitung des planungstechnischen Gutachtens und die Kontaktaufnahme mit Kantonen und Gemeinden an der Tagung vom 3. November 2000.

1.3 Schaffung und Ausbau von Stand- und Durchgangsplätzen

Der Stiftungsrat entschied 1999, ein Gutachten über die Bedürfnisse der Fahrenden an Stand- und Durchgangsplätzen ausarbeiten zu lassen. Das Gutachten steht vor dem Abschluss. Es besteht im Wesentlichen aus drei Teilen. Der erste Teil besteht in einer umfassenden Bestandesaufnahme; erstmals werden alle offiziellen Stand- und Durchgangsplätze inventarisiert. Der zweite Teil ist das eigentliche Gutachten „Fahrende und Raumplanung“. Es zeigt Bund, Kantonen und Gemeinden die Bedürfnisse der Fahrenden und die geeigneten planerischen Realisierungsmöglichkeiten auf. Der dritte Teil besteht aus Arbeitsgrundlagen für den Stiftungsrat, welche ihn bei der Umsetzung der Ergebnisse unterstützen soll.

Die Ergebnisse dieser Arbeit werden im Jahre 2001 der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

1.4 Kontakt mit den Kantonen und Gemeinden

Die Stiftung ist vom Bund gegründet worden, damit sie die Bemühungen des Bundes, der Kantone und Gemeinden zugunsten der Fahrenden koordiniere. Am 3. November 2000 hat sie deshalb eine Informationstagung durchgeführt und sich erstmals direkt an die Kantone und besonders betroffene Gemeinden gewendet. An der Tagung wurden die Anliegen der Fahrenden und die besonderen Schwierigkeiten bei der Einrichtung von Stand- und Durchgangsplätzen dargestellt. Es wurden Konfliktbereiche und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Die Stiftung wird weitere Tagungen durchführen, um auf diese Weise das Gespräch zwischen Fahrenden und den verschiedenen staatlichen Ebenen zu fördern. Die Tagungsbeiträge sind im Anhang dieses Jahresberichtes abgedruckt.

2. Stiftungsaufsicht und Eidgenössische Finanzkontrolle

Die Stiftung untersteht der Eidgenössischen Stiftungsaufsicht. Die Stiftungsaufsicht hat am 17. Januar 2001 den Geschäftsbericht 1999 ohne weitere Bemerkungen zur Kenntnis genommen.

Die Finanzen der Stiftung sind von der Eidgenössischen Finanzkontrolle geprüft worden. Am 12. März 2001 hat die Eidgenössische Finanzkontrolle mitgeteilt, dass die Rechnung und Buchhaltung den gesetzlichen Vorschriften entspreche und sie der Stiftungsaufsicht die Genehmigung der Jahresrechnung beantrage.

3. Jahresrechnung und Bilanz 2000

Erfolgsrechnung 2000

Bezeichnung	Aufwand CHF	Ertrag CHF
Beiträge Bund		145'500.00
Zinsertrag und realisierte Kursgewinne		69'089.20
Projekt Raumplanung	67'820.25	
Weitere Projekte und Beiträge	9'052.05	
Zigeuner-Kultur-Zentrum	20'000.00	
Honorare	80'358.00	
Sitzungsgelder und Spesen	37'374.00	
AHV	2'045.20	
Courtage/Umsatzabgabe etc.	4'060.40	
Verwaltungsaufwand	15'333.60	
Buchhaltungsstelle	5'504.80	
Erfolg		26'959.10
	241'548.30	241'548.30

Bilanz 2000

Bezeichnung	Aktiven CHF	Passiven CHF
Bank	32'440.00	
Debitor Verrechnungssteuer	6'972.35	
Transitorische Aktiven	158.00	
Wertschriften	987'541.65	
Passive Abgrenzungen		1'800.00
Rückstellungen		40'000.00
Stiftungskapital		985'312.00
	1'027'112.00	1'027'112.00

Anhang:**Beiträge für die Tagung der Stiftung vom 3. November 2000 in Bern**

Zusammenwirken des Bundes, der Kantone und Gemeinden*Ruth Dreifuss, Bundesrätin*

Ich freue mich, heute bei Ihnen zu sein und einen gemeinsamen Gedankenaustausch zu einem gesellschaftlich so bedeutenden Thema sowohl mit der Stiftung und ihren Stiftungsratsmitgliedern wie auch mit den Kantonsvertreterinnen und -vertretern pflegen zu können. Es ist sehr erfreulich, dass ein solcher Anlass - ein nationales Treffen der Stiftung mit den kantonalen Zuständigen für Fahrendenfragen - heute (erstmal) stattfinden kann. Die Stiftung nimmt damit den Auftrag wahr, den sie von Bundesrat und Parlament erhalten hat, nämlich zu einer besseren Vernetzung und Koordination zwischen den verschiedenen staatlichen Akteuren, die für die Fahrenden zuständig sind, beizutragen um gemeinsam Lösungen für ihre Probleme zu erarbeiten. Wir alle wissen aus Erfahrung, dass diese Zusammenarbeit für die Fahrenden zentral ist, denn diese erleben ja gerade in ihrem Alltag leider immer noch, dass sich niemand für sie zuständig fühlt, dass sie mit ihren Anliegen und Problemen herumgeschoben werden, weil ihre Kultur und Lebensweise ständig in Konflikt gerät mit gesetzlichen Regelungen (Zonenordnungen, Aufenthaltsbewilligungen, Arbeitsbewilligungen, Schulpflicht), sozialen Strukturen und kulturellen Normen, die alle von der sesshaften Lebensweise ausgehen.

Für die Lösung der Probleme der Fahrenden, insbesondere für das Problem der fehlenden Stand- und Durchgangsplätze, besteht also ein Handlungsbedarf auf gesamtschweizerischer Ebene. Was heisst das? Es heisst in erster Linie, dass die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen und den Gemeinden (namentlich über ihre interkantonalen und interkommunalen Gremien und Institutionen) zu verbessern ist. Denn von wenigen Ausnahmen abgesehen (z.B. Einlass ausländischer Fahrender an der Landesgrenze; Arbeitsrecht bzw. neues Reisegewerbegesetz; Aufarbeitung der Vergangenheit "Kinder der Landstrasse") fällt die Zuständigkeit für Fahrendenanliegen ausschliesslich in den Kom-

petenzbereich der Kantone und Gemeinden (Plätze, Schulen). Das hat schon 1990 die Kommission für soziale Sicherheit des Nationalrates festgehalten, als sie sich mit einem Bericht einer EJPD-Studienkommission mit der unrühmlichen Aktion "Hilfswerk für die Kinder der Landstrasse" und den Gegenwartsproblemen der Fahrenden befasste. Sie hat aber auch erklärt, dass der Bund dabei für die Rahmenbedingungen und für gewisse übergreifende Massnahmen eine Mitverantwortung trägt und wichtige Koordinationsfunktionen übernehmen kann. Die Kommission schlug deshalb vor, dass eine auf ein Bundesgesetz gestützte, unabhängige Stiftung eingerichtet werden solle, in der Behörden aller Stufen und die Fahrenden zusammenarbeiten können und die als Koordinationsorgan auf Bundesebene breit abgestützte Lösungen für die Platz-, Arbeits- und Schulfragen erarbeiten solle. Die Stiftung war als Offerte des Bundes an die Kantone und die Gemeinden gedacht. Gespräche mit den am meisten betroffenen Kantonen und dem Gemeinde- und Städteverband haben dann gezeigt, dass die Einrichtung einer Stiftung als Koordinations- und Vermittlungsinstrument begrüsst wurde. Dem EDI, welches mit der Einrichtung der Stiftung betraut wurde, war es ein Anliegen, die Vertretungen der Kantone und Gemeinden so zu besetzen, dass tatsächlich eine Verbindung zu interkantonalen und -kommunalen Gremien und damit ein wirksames Einfliessen der Vorschläge der Stiftung gewährleistet ist. Diese Aufgabe erwies sich als schwierig und es dauerte deshalb auch noch einige Zeit, bis die Mitglieder des Stiftungsrates gefunden und ernannt werden konnten und die Stiftung 1997 ihre Arbeit aufnehmen konnte. Seitens der Kantone haben die Justiz- und Polizeidirektorenkonferenz und die Konferenz der kantonalen Fürsorgedirektoren je eine Vertretung in den Stiftungsrat entsandt. Die Gemeinden sind mit zwei Mitgliedern des Schweizerischen Gemeindeverbandes, der Bund durch das Bundesamt für Kultur sowie durch das seco, die Fahrenden durch 5 Mitglieder der Radgenossenschaft vertreten.

Die Stiftung besteht nun seit 3 Jahren. Es hat sich gezeigt, dass die Zusammenarbeit schwieriger ist als erwartet. Neben Gemeinden und Kantonen, die sich bereits für Fahrende engagieren (einige Kantone haben z.B. Kommissionen für Fahrendenfragen eingerichtet: VS, VD, TI), gibt es andere, die dieser Frage kaum Bedeutung zumessen. Wenn aber die Solidarität nicht spielt und es weiterhin nur immer dieselben Kantone und Gemeinden sind, die sich für Plätze engagieren und versuchen, solche zu schaffen, wird sich nichts bewegen. Im Gegenteil, eine Konzentration der Fahrenden auf zu wenige und zu

kleine Plätze führt zur Überforderung kleiner Gemeinden, zu Konflikten und manchmal auch, leider, zur Schliessung von Plätzen (v.a. in Zusammenhang mit den immer häufiger auftretenden Konflikten mit grossen Karavans ausländischer Fahrender: Gutwillige Gemeinden und Privatpersonen, z.B. Bauern, machen nach schlechten Erfahrungen mit ausländischen Fahrenden keinen Unterschied mehr zwischen Fahrenden, die sich an gewisse Regeln halten und solchen, die dies nicht tun, und gewähren keinen Aufenthalt mehr. So geschehen z.B. in diesem Sommer in der Region Bern/Emmental). Bei diesem Problem muss die Stiftung ansetzen. Von den Mitgliedern braucht es diesbezüglich noch mehr Engagement und eine Schwerpunktsetzung bei folgenden Aufgaben: Sensibilisierung und Überzeugungsarbeit vor Ort, Unterstützungs- und Vernetzungsangebote, Forum für Erfahrungsaustausch, Vermittlung in Konfliktfällen, Öffentlichkeitsarbeit, politische Arbeit in und Rückkoppelung mit kantonalen Konferenzen und anderen interkantonalen und interkommunalen Gremien. Die Instrumente sind da, es gilt, sie zu nutzen und gezielt einzusetzen.

Die Erwartungen an die Stiftung sind gross, nicht nur seitens der Fahrenden sondern insbesondere auch seitens der Kantone und der Gemeinden. Die Stiftung kann zwar selber keine Plätze schaffen, sie hat aber eine wichtige Koordinations-, Unterstützungs- und Vermittlungsfunktion. Koordination und Zusammenarbeit ist aber nur möglich, wenn alle in der Stiftung vertretenen staatlichen Ebenen ihre Verantwortung wahrnehmen und ihre je eigenen Kompetenzbereiche besser ausschöpfen als bisher. Nur so wird es gelingen, tragfähige Lösungen für eine Verbesserung der Platzsituation zu erreichen. Alleine kann die Stiftung nichts erreichen, sie muss ein Netz von Fachleuten und Ansprechpersonen in den Kantonen und Gemeinden aufbauen können, die mit ihr zusammenarbeiten und für die sie Unterstützungs- und Hilfsangebote entwickeln sollte.

In diesem Sinne ist es ein Wunsch des EDI, dass diese Tagung den Auftakt für einen regelmässigen Erfahrungsaustausch bildet und ein Ansporn für eine bessere gegenseitige Unterstützung und Koordination sein möge.

Aufgaben der Stiftung

Werner Niederer, Regierungsrat, Präsident des Stiftungsrates

1. Am 7. Oktober 1994 beschloss die Bundesversammlung - mittels eines Bundesgesetzes - die Errichtung einer privatrechtlichen Stiftung zur Sicherung und Verbesserung der Lebenssituation sowie zur Wahrung des kulturellen Selbstverständnisses der fahrenden Bevölkerung unter dem Titel „Zukunft für Schweizer Fahrende“.

In der Folge hat die Schweizerische Eidgenossenschaft am 1. Mai 1997 die Stiftung gegründet. Der vom Eidgenössischen Departement des Innern gewählte erste Stiftungsrat, den zu präsidieren mir anvertraut worden war, hat am 19. Juni 1997 seine konstituierte Sitzung abgehalten. Im Stiftungsrat - er besteht aus 11 Personen - sind neben fünf Vertretern der Fahrenden die Kantone, die Gemeinden und der Bund vertreten. Zum Geschäftsführer ernannte der Stiftungsrat Dr. U. Glaus, Rechtsanwalt, St. Gallen.

2. Die Stiftung bezweckt

- die Förderung der interkantonalen und interkommunalen Zusammenarbeit in Bezug auf die Errichtung und Verwaltung von Stand- und Durchgangsplätzen für die fahrende Bevölkerung der Schweiz
- die Förderung der erwähnten Zusammenarbeit in Bezug auf die Erleichterung der Berufsausübung der fahrenden Bevölkerung
- die Förderung der Zusammenarbeit in Bezug auf die Schulbildung

- die Förderung in Bezug auf allgemeine Massnahmen, die zu einer Vergrösserung des Verständnisses für die Lebenssituation der fahrenden Bevölkerung in der Schweiz führen sowie zu deren Sicherung und Verbesserung beitragen.
3. Die Schweizerische Eidgenossenschaft widmete der Stiftung ein Vermögen von 1 Mio. Franken, das nach kaufmännischen Grundsätzen anzulegen und zu verwalten ist. Zusätzlich leistet der Bund jährliche Beiträge. Alsdann sah die Stifterin vor, dass die Stiftung auch freie Mittel entgegennehmen könne.
 4. Zu Beginn seiner Arbeit sah sich der Stiftungsrat mit einem speziellen Phänomen konfrontiert. Dieses dürfte auch für Sie als Tagungsteilnehmende in Ihrer Arbeit von Belang sein. Ich möchte es daher im Rahmen meines Referates kurz ansprechen.

Im Stiftungsrat mussten die nicht fahrenden Stiftungsmitglieder sehr bald erkennen, dass für die Fahrenden verschiedene - namentlich staatliche bzw. verwaltungsmässige - Abläufe nicht leicht nachvollziehbar sind. Ich meine auch - und ich hoffe mit dieser Aussage die heute anwesenden Fahrenden nicht zu verletzen -, dass nicht wenigen Fahrenden das sich - Herumschlagen mit schriftlichen Unterlagen nicht immer leicht fällt. Mir ist nämlich zu Beginn meiner Tätigkeit im Stiftungsrat aufgefallen, dass die Vertreter der Fahrenden im Stiftungsrat sich sehr oft ihres Handys bedienen. Zwischenzeitlich - erlauben Sie mir diese Bemerkung doch auch noch - hat das Handy auch bei den Sesshaften seinen „Siegeszug“ angetreten. Dazu kommt, dass - wofür wir Sesshaften meines Erachtens Verständnis aufbringen müssen - nicht wenige Fahrende hin und wieder von ihrer Vergangenheit eingeholt werden.

Auf diesem Hintergrund ging es im Stiftungsrat vorerst darum, eine gemeinsame Sprache zu finden, ein Unterfangen, das nicht eben einfach war. Ich vertrete heute allerdings mit Überzeugung die Auffassung, dass uns dies recht gut gelungen ist. Sie als Tagungsteilnehmende möchte ich einladen, sich bei Kontakten mit Fahrenden der von mir erwähnten Problematik jeweils bewusst zu werden und ihr spezielles Augenmerk zu widmen.

5. Im Stiftungsrat zeichnete sich recht bald ab, wo die Fahrenden hauptsächlich der Schuh drückt. Lassen Sie es mich vorerst in vier Stichworten sagen:

- Standplätze
- Durchgangsplätze
- Arbeitsmöglichkeiten
- Schulfragen

Namentlich auf den Gebieten der Stand- und Durchgangsplätze und der Wandergesetzgebung hat der Stiftungsrat bereits einiges in die Wege leiten können. Darüber werden Sie in den nachfolgenden Kurzreferaten noch einiges vernehmen.

6. Der Stiftungsrat ist sich bewusst, dass er die ihm übertragenen Aufgaben nicht im Alleingang lösen kann. Er ist dazu auf die Mithilfe der Gemeinden, der Kantone aber auch des Bundes angewiesen. Ich meine, dass die Lösung der Stiftungsaufgaben eine sinnvolle Arbeit darstellt, eine Arbeit, die wir nicht zuletzt auf dem Hintergrund der Geschichte gemeinsam angehen und auch gemeinsam zu einem mehr oder weniger „glücklichen“ Abschluss bringen sollten.

Dass Sie an der heutigen Tagung teilnehmen, werte ich als Indiz dafür, dass der Stiftungsrat auch in Zukunft auf Ihr Mitwirken zählen darf.

Tätigkeit der Stiftung

Urs Glaus, Geschäftsführer der Stiftung

1. Zweck der Stiftung

Die Tätigkeit der Stiftung hat sich am Zweck zu orientieren, wie er in der Stiftungsurkunde umschrieben ist und wie er von Herrn Niederer soeben dargestellt wurde. Die Aufgaben haben sich auf die Sicherung und Verbesserung der Lebenssituation, der kulturellen Eigenart der Minderheit der Fahrenden auszurichten. Die Kultur der Fahrenden wird gekennzeichnet durch die fahrende Lebensweise und durch die Ausübung traditioneller und typischer Erwerbstätigkeiten. Die Fahrenden können ihre traditionelle und kulturtypische Lebensweise nur dann ausüben, wenn ihnen genügend Raum zur Verfügung steht. Wenn sie ihren Lebensraum einnehmen können, sind sie in der Lage, ihre Berufe auszuüben. Aus dieser Umschreibung der Lebenssituation ergeben sich die heute aktuellen Schwerpunkte in der Tätigkeit der Stiftung. Der Schwerpunkt ist die Sicherung der bestehenden und die Schaffung neuer Plätze. Eine zweite wichtige Tätigkeit ist die Auseinandersetzung mit besonderen Problemen, die ausländische Fahrende aufwerfen. Ein weiterer Schwerpunkt der Tätigkeit bilden Abklärungen zur rechtlichen Stellung der Fahrenden.

2. Plätze

In der Stiftung wie in der Radgenossenschaft sind wir täglich mit dem Problem konfrontiert, dass den Fahrenden Raum fehlt für Stand- wie für Durchgangsplätze. Standplätze sind die Orte, wo die Fahrenden den Winter verbringen, Durchgangsplätze sind jene Plätze, auf denen sie sich zwischen Frühling und Herbst während Tagen oder Wochen aufhalten, um von dort aus ihrer Arbeit nachzugehen. Die Radgenossenschaft bemüht sich seit Jahrzehnten um mehr Plätze mit dem Ergebnis, dass wir heute feststellen, dass immer noch Mangel besteht und die bestehenden Plätze qualitativ nicht genügen. Den Anliegen der Fahrenden wird häufig ent-

gegengehalten, dass keine Grundstücke vorhanden seien, dass die vorhandenen Grundstücke nicht in der richtigen Nutzungszone liegen würden oder dass ihre Bedürfnisse sich nicht mit denen von Nachbarn vertragen würden. Der Stiftungsrat ist zur Auffassung gelangt, dass diesen pauschalen Argumenten nur mit einer fachlich breit abgestützten Aufnahme des bestehenden Zustandes und Lösungsvorschlägen eines neutralen Gutachters begegnet werden kann. Es hat in der Vergangenheit nicht ausgereicht, die Bedürfnisse der Fahrenden als ethnische Minderheit zu artikulieren. Deshalb soll in diesem Gutachten der Ernst der Lebenssituation der Fahrenden dargestellt werden.

In diesem Zusammenhang möchte ich ein Argument aufnehmen, das den Fahrenden immer wieder entgegengehalten wird, wenn sie von Kantonen oder Gemeinden eine aktivere Haltung und Hilfe bei der Suche nach Grundstücken erwarten. Es wird ihnen entgegengehalten, dass den Sesshaften auch keine Wohnungen oder Grundstücke zur Verfügung gestellt würden. Wer so argumentiert vergisst, dass die gleichen Sesshaften die Fahrenden jahrzehntelang diskriminiert und benachteiligt haben. Die Raumplanung hat die Fahrenden schlicht ignoriert, gibt aber gleichzeitig vor, alle Bedürfnisse der Menschen an den Raum zu erfassen. Historisch ist das Argument gegenüber der benachteiligten Minderheit falsch; rechtsethisch wird gegenüber den Fahrenden eine Gleichbehandlung vorgegeben, die gerade nie praktiziert wurde.

3. Ausländische Fahrende

Die Stiftung wurde im Jahre 1998 vom Eidg. Departement des Innern darum gebeten, einen Bericht zu den besonderen Problemen zu verfassen, welche der Aufenthalt von ausländischen Fahrenden in der Schweiz stellt. Die Stiftung hat sich dieser Aufgabe angenommen, weil häufig auch bei Gemeinden und Kantonen zwischen ausländischen und schweizerischen Fahrenden nicht unterschieden wird und das negative Image auf die schweizerischen Fahrenden zurückfällt. Die Stiftung hat in ihrem Bericht an das EDI ein ganzes Bündel von Massnahmen vorgeschlagen. Im Vordergrund steht die Aufforderung an die Kantone und Gemeinden, auch für ausländische Fahrende Plätze zur Verfügung zu stellen. Dieser Vorschlag geht von der

Auffassung aus, dass die ausländischen Fahrenden durch die Schweiz ziehen, ob Plätze vorhanden sind oder nicht; wenn sie ohnehin kommen und wenn es richtig ist, dass die Begegnung mit Sesshaften nicht immer konfliktfrei ist, dann ist es einfacher und weniger konfliktträchtig, ihnen geeignete Plätze anzubieten, als dass sie irgendwelche Grundstücke besetzen und dadurch der Konflikt erst entsteht.

Regelmässig wird als besonderes Problem mit ausländischen Fahrenden geltend gemacht, dass sie auf den benützten Plätzen eine unbeschreibliche Unordnung hinterlassen. Die Stiftung ist der Auffassung, dass dieses Problem bewältigt wird, wenn ausreichende Depots verlangt und Container und mobile WC-Anlagen aufgestellt werden.

4. Rechtliche Sicherung der Fahrenden

Die Fahrenden sind im Rahmenübereinkommen des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten als kulturelle Minderheit anerkannt. Dieses Übereinkommen ist von der Schweiz 1998 ratifiziert worden. Auf den 1. Januar 2000 ist eine neue Bundesverfassung in Kraft getreten. Es stellt sich die Frage, ob sich daraus ein Anspruch auf die Bewahrung und Erhaltung der kulturellen Identität ergibt. Die Fahrenden sind eine Minderheit in diesem Staat, ihre Geschichte von Diskriminierung und Nichtbeachtung wiegt schwer. Die Rechtsstellung der Fahrenden als Minderheit ist nicht geklärt. Die Stiftung will im Laufe des nächsten Jahres Beiträge über die verfassungsrechtliche und völkerrechtliche Stellung der Fahrenden einholen. Je nach Ergebnis wird der Stiftungsrat weitere Tätigkeiten beschliessen.

In den nächsten Jahren wird die Stiftung schwerpunktmässig an der Umsetzung der Schlussfolgerungen aus dem planungstechnischen Gutachten und an der rechtlichen Verbesserung der Stellung der Fahrenden arbeiten.

Aufgaben der Radgenossenschaft und Anliegen der Fahrenden

Robert Huber, Mitglied des Stiftungsrates, Präsident der Radgenossenschaft

1. Kurze Vorstellung der Radgenossenschaft der Landstrasse

Die Radgenossenschaft der Landstrasse, gegründet im Jahre 1975, ist die vom Bund anerkannte und subventionierte Dachorganisation der Schweizer Jenischen. Als solche setzt sie sich für bessere Lebensbedingungen für diese ethnische Minderheit unseres Landes ein.

2. Zusammenarbeit mit der Stiftung „Zukunft für Schweizer Fahrende“

Die Zusammenarbeit mit der Stiftung ist sehr erfreulich. Sie unterstütze die Radgenossenschaft tatkräftig in der Patentfrage, der Problematik mit ausländischen Fahrenden in der Schweiz und setzte sich auch bei Problemen einzelner Familien auf politischer Ebene für sie ein und ist eine wichtige Partnerin bei der Arbeit mit dem Raumplanungsbüro. Das mittlerweile entstandene Vertrauensverhältnis ist eine optimale Grundlage für eine fruchtbare Zusammenarbeit.

3. Aktuelle Anliegen der Fahrenden

- Legale Aufenthaltsmöglichkeiten:

Lebensraum für das Fahrende Volk ist in der heutigen Bau- und Zonenordnung nicht vorgesehen, obwohl das Recht auf eben diesen Lebensraum im

Gesetz verankert ist. Noch immer herrscht leider in gewissen Kantonen die Meinung vor, die anderen sollten sich für legale Stand- und Durchgangsplätze einsetzen. Anfragen um Gesprächstermine unsererseits bleiben unbeantwortet. Aufgrund dieser Haltung führt für die Jenischen in Bezug auf Aufenthaltsmöglichkeiten oft kein Weg an der Illegalität vorbei, was zur Folge hat, dass die Situation mancherorts eskalieren kann. Hier sind dringend Lösungen notwendig, damit ein Zusammenleben der sesshaften und der fahrenden Bevölkerung unseres Landes möglich ist und gegenseitige Toleranz entsteht.

- **Rechts- und Sozialhilfe:**

Auch hat sich unser Aufgabenkreis erweitert, da immer mehr Familien mit sozialen und rechtlichen Problemen auf uns zukommen und unsere Unterstützung brauchen. Vielfach wäre das Beiziehen eines Rechtsanwalts sehr hilfreich, unsere finanziellen Mittel lassen dies aber leider nicht zu.

4. Zusammenarbeit mit bestehenden Organisationen

Die Zusammenarbeit mit den Organisationen evang. Zigeunermission und Fahrendes Zigeunerkulturzentrum funktioniert gut.

Planungstechnisches Gutachten

Thomas Eigenmann, Raumplaner BSP/FSU, St. Gallen

1. Aufgabenstellung

Gegenstand des Gutachtens ist der Lebensraum der Fahrenden in der Schweiz. Es geht dabei um die zentrale Frage, wie den Fahrenden im Rahmen der geltenden Raumordnung kulturgerechter Lebensraum erhalten wie auch neu verschafft werden kann. Dazu müssen einmal die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden bekannt sein, zum anderen muss aufgezeigt werden, wie man mit den Mitteln der Raumplanung diesen Bedürfnissen gerecht werden kann.

Nicht behandelt werden andere Problemstellungen der Fahrenden, wie die des Schul- und Patentwesens sowie der durch die Schweiz reisenden ausländischen Fahrenden.

Die Erarbeitung des Gutachtens erfolgt in zwei Schritten: Der erste Arbeitsdurchgang dient der Schaffung einer möglichst umfassenden Übersicht aufgrund einfach verfügbarer Unterlagen mit ersten Resultaten zu den aufgeworfenen Problemstellungen. Im zweiten Arbeitsdurchgang werden die relevanten Problemstellungen gezielt vertieft und das Gutachten fertiggestellt.

Während der erste Schritt abgeschlossen ist, stehen wir zur Zeit mitten im zweiten Arbeitsdurchgang. Im folgenden kann es sich deshalb nur um vorläufige Ergebnisse handeln.

2. Analyse der Ausgangslage

Aufgrund der heute vorhandenen Grundlagen, einer Kurzumfrage bei den kantonalen Raumplanungsämtern und dem damaligen Bundesamt für Raumplanung sowie zwei Interviews bei der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende und der Radgenossenschaft ergaben sich unter anderem folgende Erkenntnisse aus der Ausgangslage:

- Die räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden sind weitgehend bekannt:
 - Die Lebensweise der Fahrenden benötigt Raum, nämlich neben dem Fahren auf der Strasse vor allem das Halten auf Stand- und Durchgangsplätzen.
 - Fahrende möchten legal und ohne Aufsehen durch die Schweiz ziehen. Dazu benötigen sie aber ein ausreichendes Netz von Stand- und Durchgangsplätzen. Dieses ist jedoch nicht vorhanden.
 - Das Fahren ist die Grundlage ihrer wirtschaftlichen Existenz, deshalb benötigen sie Durchgangsplätze in den Einzugsgebieten ihrer Arbeit, auf denen mindestens einen Monat gewohnt und gearbeitet werden kann.
 - Standplätze sollen hingegen als Wohn- und Arbeitsort das ganze Jahr benützbar sein. Sie werden in denjenigen Regionen benötigt, mit denen die Fahrenden sich besonders verbunden fühlen.
- Neben dem offensichtlichen Mangel an Stand- und Durchgangsplätzen fehlt der Mehrzahl der bestehenden Plätze eine menschenwürdige Ausstattung und langfristige Sicherung des Bestandes.
- Der grösste Teil der Kantone hat sich bereits schon mit Problemen der Fahrenden auseinandergesetzt, jedoch mehr im Sinne der Unterstützung und Beratung der Gemeinden als durch eigene Planungstätigkeit. Nur in einigen we-

nigen Kantonen werden die Bedürfnisse der Fahrenden in den kantonalen oder kommunalen Planungsinstrumenten speziell berücksichtigt. Über den Einbezug der Bedürfnisse der Fahrenden in die Raumordnung der Kantone bestehen in den meisten Kantonen keine oder nur vage Vorstellungen.

- Grundsätzlich steht das aktuelle Raumplanungsrecht den Anliegen der Fahrenden nicht entgegen. Auch die bestehenden Instrumente der Raumplanung sind mindestens darauf ausgerichtet, für die Standortbedürfnisse der Fahrenden zweckmässige Lösungen zu finden. Die Probleme liegen weniger im Instrumentarium der Raumplanung sondern in ihrer praktischen Anwendung.
- Als häufigste Schwierigkeiten bei der Realisierung von Stand- und Durchgangsplätzen werden vor allem das Finden von geeigneten Grundstücken sowie die Akzeptanz der Fahrenden durch die ansässige Bevölkerung erwähnt.
- Die Bedürfnisse der Fahrenden können nicht alleine mit den Mitteln der Raumplanung erfüllt werden. Es bedarf weiterhin einer breiten Öffentlichkeitsarbeit, die darauf abzielt, die Vorurteile gegen die Fahrenden abzubauen.
- Das Halten von ausländischen Fahrenden auf Durchgangsplätzen in der Schweiz beeinflusst die Wahrnehmung der Fahrenden durch die Bevölkerung oft in negativer Weise, da diese mit den Gepflogenheiten unseres Landes nur wenig vertraut sind und die benutzten Plätze gelegentlich in grosser Unordnung verlassen.

3. Konzept

Die Fahrenden sind eine kulturelle Minderheit in der Schweiz, die von einer jahrhundertalten Kultur geprägt sind. Sie unterscheiden sich in ihrer Lebensweise von der sesshaften Mehrheit. Diese Lebensweise wird durch drei Haupttätigkeiten geprägt, die auch Ansprüche an den Raum stellen:

- Das Wohnen

Die Fahrenden kennen zwei Wohnformen, nämlich das Wohnen auf einem Standplatz, den sie das ganze Jahr belegen, wo sie ihre Niederlassung haben, wo die Kinder der Fahrenden zur Schule gehen und das Wohnen auf Durchgangsplätzen, die sie nur im Sommer benutzen, sich lediglich etwa einen Monat darauf aufhalten, um mehrmals den Ort wechseln zu können. Die traditionelle Lebensweise hängt wesentlich davon ab, ob Stand- und Durchgangsplätze zur Verfügung stehen.

- Das Arbeiten

Die Fahrenden sind Gewerbetreibende, die der Arbeit nachfahren. Dabei halten sie sich auf Durchgangsplätzen auf. Von diesen besuchen sie ihre Kunden vor Ort. Die Weiterführung dieser traditionellen Arbeitsweise bedingt ein über die Schweiz verteiltes Netz von Durchgangsplätzen.

- Das Fahren

Beim Reisen unterscheiden sich die Fahrenden von der übrigen Bevölkerung kaum. Die Ansprüche an das Strassennetz sind identisch. Im Bereich des Fahrens ergibt sich deshalb kein spezifischer Handlungsbedarf.

Aufgrund dieser Ansprüche hat ein räumliches Konzept für die Fahrenden Zielvorstellungen über die Anforderungen an Stand- und Durchgangsplätze, deren räumli-

che Verteilung in der Schweiz sowie notwendige Aufgabenzuweisungen zur raumplanerischen Umsetzung zu enthalten.

Im Gutachten werden sodann die spezifischen Anforderungen an die Stand- und Durchgangsplätze umschrieben. Aufgrund der verschiedenen möglichen Eigentumsformen werden sieben Typen unterschieden, unter anderem auch der spontane Halt (inoffizieller Durchgangsplatz ohne eigentliche Infrastrukturanlagen) und der Durchgangsplatz für ausländische Fahrende.

Im weiteren zeigt das Konzept die räumliche Verteilung der bestehenden und noch benötigten Stand- und Durchgangsplätze auf. Dabei soll für ca. 60 % aller aktiven Fahrenden ein Standplatz zur Verfügung stehen. Für die restlichen 40 % der Fahrenden werden keine Standplätze vorgeschlagen, da von der Annahme ausgegangen wird, dass diese den Winter weiterhin in Wohnungen verbringen und vorerst keine Standplätze benötigen. Bei den Durchgangsplätzen soll hingegen für jeden aktiven Fahrenden ein Stellplatz zur Verfügung stehen. Die geografische Verteilung richtet sich nach den Regionen, mit denen sich Fahrende besonders verbunden fühlen, den hauptsächlichen Erwerbsgebieten sowie entlang der Hauptrouten der Fahrenden. Die eigentliche Quantifizierung des Bedarfs an Stand- und Durchgangsplätzen ist Gegenstand weiterer Abklärungen des zweiten Arbeitsdurchgangs, da noch verschiedene Unsicherheiten bezüglich der Anzahl Fahrender bestehen und auch das heutige Angebot der Plätze noch Fragen aufwirft.

Zudem umschreibt das Konzept, wie der Raum Schweiz raumplanerisch organisiert werden soll, damit für die Fahrenden genügend kulturgerechter Lebensraum geschaffen werden kann. Gefordert sind dabei mehrere Akteure, die verschiedenste Aufgaben wahrnehmen sollen. Zum einen sind es der Bund, die Kantone und Gemeinden, welche gemäss Raumplanungsgesetz der Planungspflicht unterstehen und damit die Bedürfnisse der Bevölkerung, also auch der Fahrenden, bei ihren Planungen beachten müssen. Zum anderen werden die Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende, die Radgenossenschaft sowie der einzelne Fahrende angesprochen, die dazu beizutragen haben, die Bedürfnisse der Fahrenden gegenüber den Gemeinwe-

sen zu vertreten und in ihrem eigenen Bereich tätig zu werden. Das Konzept zeigt sodann auf, welche Akteure welche Aufgaben mit welchen Instrumenten zu lösen haben. Dabei kommen den Kantonen und den Gemeinden die Hauptlast der Aufgaben zu, während sich der Bund entsprechend seiner beschränkten Kompetenzen im Bereich der Raumplanung vor allem auf Aufsichts-, Koordinations- und Informationsarbeiten zu konzentrieren hat.

4. Konzeptumsetzung

Einen einzigen richtigen Weg zur Schaffung und Verbesserung von Stand- und Durchgangsplätzen gibt es nicht. Auch gibt es keinen Weg, der mit Sicherheit zum Erfolg führt, denn die Ansprüche der Fahrenden an den Raum stehen in Konkurrenz mit anderen vielseitigen räumlichen Bedürfnissen. Auch auf die unterschiedlichen regionalen Gegebenheiten muss Rücksicht genommen werden. Andererseits besteht die Überzeugung, dass mit gemeinsamen Strategien, die verschiedene Massnahmen offen lassen, dem grundsätzlichen Ziel der Schaffung von genügend kulturgerechtem Lebensraum für die Schweizer Fahrenden näher zu kommen ist.

Aufgrund dieser Überlegungen schlägt das Gutachten drei grundsätzliche Strategien vor, die gleichzeitig verfolgt werden können und in folgende Aktionsfelder aufgeteilt werden:

- Bewusstseinsbildung über das Leben der Fahrenden als grundlegende Basis für die generelle Verbesserung der räumlichen Situation der Schweizer Fahrenden mit dem Aktionsfeld:
 - Bekanntmachen der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden.

- Die räumlichen Ansprüche der Fahrenden werden Bestandteil der Raumplanung durch systematisches Einbringen der räumlichen Bedürfnisse in die Raumplanung mit den Aktionsfeldern:

- Berücksichtigen der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in der kantonalen Richtplanung
 - Umsetzen der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in die Gesetzgebung
 - Berücksichtigen der räumlichen Bedürfnisse der Fahrenden in der Nutzungsplanung.
- Bereitstellen von genügend Stand- und Durchgangsplätzen mit dem Aktionsfeld:
 - Realisieren und unterhalten von genügend Stand- und Durchgangsplätzen.

5. Fertigstellen des Gutachtens

Zur Zeit wird das räumliche Konzept vertieft. Dabei ist die eigentliche Nachfrage nach Stand- und Durchgangsplätzen zu klären. Die bisherigen Angaben über die Zahl der aktiven Fahrenden sind ungenau und lassen Spekulationen offen, die den aufgezeigten Bedarf in Frage stellen können. Auch das heutige Angebot an Stand- und Durchgangsplätzen ist nur ungefähr bekannt. Es bestehen verschiedene Widersprüchlichkeiten zwischen den Angaben der Kantone und der Fahrenden. Zur Klärung des aktuellen Angebots an Stand- und Durchgangsplätzen wird eine Erhebung vor Ort durchgeführt.

Im weiteren werden die Strategien der Konzeptumsetzung ergänzt mit einem Realisierungsprogramm der Stiftung für die nächsten Jahre, einem Informationskonzept sowie einer Kostenanalyse für Stand- und Durchgangsplätze. Der Abschluss des Gutachtens ist auf Anfang des nächsten Jahres vorgesehen.

Anliegen und Erfahrungen der Gemeinden

Peter Wettstein, Gemeindepräsident Domat/Ems

1. Vorgeschichte

Unsere Gemeinde liegt an der N13 im Churer Rheintal und somit an einer wichtigen Durchgangsstrasse über den San Bernardino in den Süden. Dies erklärt vermutlich die Tatsache, dass sie seit vielen Jahren immer wieder von Fahrenden für in der Regel kurze Zeit besucht wird. Ebenfalls seit vielen Jahren - meine Akten enthalten erste Akten von anfangs der 80-er Jahre - beschäftigten diese Besuche von Fahrenden unsere Gemeindebehörden. In heftigen Worten wurden die „... untragbaren Zustände im Gemeindewald ...“ geklagt und eine „Resolution“ durch den Gemeindevorstand zuhanden der Regierung verfasst, worin die Unterstützung der Kantonspolizei für die Durchsetzung von Massnahmen verlangt wurde. Allerdings, ohne dass dieses gewichtige Dokument eine nennenswerte Wirkung entfaltet hätte.

Ende 1992 wurde mein Vorgänger - damals noch Rechtsanwalt und gewählter Gemeinderat unserer Gemeinde - mit einer Expertise zur Rechtslage beim Aufenthalt von Fahrenden auf unserem Gemeindegebiet beauftragt. Grund dafür war u.a. die schmerzliche Erfahrung, dass zwei Nachbargemeinden mit Hilfe des Kantons Standplätze errichtet hatten, dass diese aber nur Schweizer Fahrenden offen standen und unsere Gemeinde somit weiterhin die ausländischen Fahrenden aufzunehmen hatte. Die Expertise endete mit der Feststellung, dass der Versuch, die Fahrenden zu verdrängen, konfliktträchtig sei und dass das richtigere Vorgehen vermutlich darin bestünde, einen Durchgangsort zu errichten.

2. Die Lösung

Gelegenheit, die eigenen Ideen in die Tat umzusetzen, bot sich bald, denn anfangs 1993 wurde Dr. Brunner als Gemeindepräsident gewählt. Eine seiner ersten Arbeiten war ein Vorschlag an die Regierung, einen Durchgangsort für etwa 15 Wohnwagen mit Zugfahrzeugen zu errichten, sofern die Regierung die Kosten mittrage und zudem Hilfeleistungen zusichere, falls Fahrende widerrechtlich andere Gebiete der Gemeinde belege. Nach einigem Hin und Her wurde der Platz kurze Zeit danach errichtet und in Betrieb genommen; lediglich die Errichtung der sanitären Einrichtungen verzögerte sich in der Folge noch um lange Zeit.

3. Beurteilung aus heutiger Sicht

Aus heutiger Sicht darf festgestellt werden, dass sich diese Lösung uneingeschränkt bewährt hat. Der Standort in unmittelbarer Nähe der N13, aber etwa 2 Kilometer vom Dorf entfernt, wird regelmässig von ausländischen Fahrenden benützt, oft ohne dass die Dorfbevölkerung dies zur Kenntnis nimmt. Belästigungen durch Fahrende auf anderen Plätzen sind dadurch in den letzten Jahren glücklicherweise recht selten geworden.

Worauf ist dieser Erfolg zurückzuführen?

- Der Platz wurde offensichtlich in ausreichender Form auf die Bedürfnisse der Fahrenden ausgerichtet.
- Es hat anscheinend genügend Durchgangsorte in der näheren Umgebung und die Fahrenden unter sich halten in der Regel eine gewisse Disziplin ein.

- Wir haben alle anderen Plätze durch bauliche Massnahmen abgesperrt, so dass es für nicht so brave Besucher ziemlich schwierig ist, einen anderen einigermaßen geeigneten Standort zu finden.
- Dank der grossräumigen Überwachung des Durchgangsverkehrs durch unsere Kantonspolizei wissen wir es in der Regel frühzeitig, wenn Fahrende im Anzug sind, und können gewisse Schutzmassnahmen ergreifen.
- Die Kantonspolizei unterstützt uns bei der Überwachung der anwesenden Fahrenden in wirkungsvoller Form.

Was bleibt zu wünschen?

- Wenn es doch zu einem Verstoss kommt und sich eine Gruppe von Fahrenden nicht an die Vorgaben hält, ist es sehr schwierig, wenn nicht unmöglich, das Recht durchzusetzen. Mit welcher Enttäuschung musste ich zur Kenntnis nehmen, dass der gute Wille zweifellos vorhanden, die Möglichkeiten für einen Einsatz der an sich vorhandenen Mittel in Tat und Wahrheit sehr gering sind. Für ein weiterhin gutes Einvernehmen ist der gute Wille und die Disziplin der Fahrenden deshalb entscheidend.
- Die Sauberkeit lässt in erschreckendem Ausmass zu wünschen übrig. Nach jedem Besuch muss unsere Werkgruppe Abfälle, Unrat und Fäkalien in einem kaum vorstellbaren Ausmass wegräumen.
- Eine Entschädigung für die Platzbenützung und die Abfallbeseitigung bleibt sehr häufig Wunschdenken, obwohl unsere Gemeindeangestellten es immer wieder hartnäckig und trotz sehr arrogantem Benehmen unserer „Gäste“ versuchen, diese Gelder einzutreiben.
- Auch hier wäre etwas Solidarität seitens der Fahrenden gefragt.

Strategien für den Empfang der Fahrenden - Entscheidungen der Gemeinde Martigny und des Kantons Wallis

Yves Cottagnoud, juristischer Mitarbeiter der Gemeinde Martigny

I. Bis 1996 : Keine bestimmte Politik

Die Lage in 1996

Der Anknunft von Fahrenden in Martigny wurde bis zu diesem Datum keine besondere Beachtung geschenkt. Bei Schwierigkeiten, die mit ihrer Anwesenheit verbunden waren, wurde eher von Fall zu Fall und auf eine reaktive Art und Weise gehandelt. So bestand keine Garantie, dass sich gleiche Probleme im folgenden Jahr oder später mit einer anderen Gruppe nicht wiederholten.

Das Fehlen einer globalen Strategie ermöglichte keine Vorbeugung von allfälligen Schwierigkeit u.a. durch die üblichen und begrenzten Präventionsmaßnahmen, welche Schranken und andere Hindernisse sind, die die Zufahrt zu den "empfindlichen" Sektoren mittels Fahrzeugen verhindern sollen.

Das Problem : Der Sichtpunkt der Behörden

Somit installierten sich die Fahrende im allgemeinen auf dem Friedhofparkplatz und auf den benachbarten privaten Parzellen. Sie nahmen auch den Platz des CERM (französische Abkürzung für *Zentrum für Ausstellungen und für Sitzungen von Martigny*) ein, der unmittelbar in der Nähe der Stadtmitte liegt. Diese Situation konnte jedoch nicht mehr weiterhin bestehen, denn :

- einerseits findet im CERM eine große Anzahl von Veranstaltungen statt, u.a. die Walliser Messe (135'000-140'000 Besucher), Agrovina, Swissalpina, um nur manche zu erwähnen, sowohl als auch die der verschiedenen Schweizer oder ausländische Zirkusse. Die Wichtigkeit dieser Abhaltungen erlaubte es den Autoritäten nicht zu akzeptieren, daß ihr guter Verlauf von einem Tag auf den Anderen durch das plötzliche Stationieren einer großer Anzahl an Fahrzeugen behindert wird;

- andererseits könnte sich aufgrund der unmittelbaren Nähe der Stadtmitte die lokale Bevölkerung an den manchmal sehr unterschiedlichen Bräuchen der Fahrenden stoßen, wodurch einige unausweichliche und unerwünschte "Reibungen" entstehen können.

Das Problem : Der Sichtpunkt der Bevölkerung

Die Beschwerden der Bevölkerung betrafen hauptsächlich Schäden. Die Stellen, auf denen sich die Fahrenden installierten, wurden meistens nach ihrer Abfahrt, in einem bedauernswerten Zustand zurückgelassen. Eine große Anzahl von Verschmutzungen (Abfälle oder andere Ausscheidungen) blieben auf den öffentlichen Plätzen und den angrenzenden privaten Eigenschaften zurück. Die Beanstandungen waren besonders dann heftig, wenn diese Vernichtungen am Friedhofsingang *-und manchmal sogar im Friedhof selber-*, oder auch an Spazierwegen festzustellen waren.

In Sportklubs und auch auf dem Campingplatz wurde sich über den nicht erlaubten Gebrauch der dortigen Sanitäreinrichtungen beklagt. Dort erschienen grössere Gruppen von Fahrenden, welche sich dort ohne Entgelt duschten. Sie verhinderten somit für eine längere Dauer den Zugang zu den Bequemlichkeiten für die übliche Kundschaft. Die Orte wurden leider im allgemeinen in einem bedauernswerten Zustand zurückgelassen.

Öffentliche Gebäude waren von ähnlichen Schäden wie bei Privatpersonen betroffen. Zum Beispiel haben Fahrende Haustiere in den Waschbecken von Schulzentren gewaschen, welche ihnen zur Verfügung gestellt worden waren. Die Einkaufszentren haben sich über den Konsum von nichtbezahlten Waren in den Geschäften von Fahrenden beklagt.

Die Gemeindebehörden konnten von diesen wiederholten Beschwerden nur Kenntnis nehmen, deren Liste sicherlich nicht erschöpfend ist, und einige Ratschläge zur Verhinderung solcher Situationen geben, um wenigstens das Vorkommen dieser Unannehmlichkeiten einzuschränken.

II. 1996-1997 : Die Änderung

Die Initiative

Angesichts des steigenden Ausmaßes der Unzufriedenheit hat die Gemeinde Martigny beschlossen, mehr zu handeln als nur zu reagieren. Um dies zu erreichen, sollte das Problem von Grund auf angegangen werden, d.h. auf eine präventive Art und Weise. Die Lösung lag in gegenseitigen Respekt zwischen der lokalen Bevölkerung und den Fahrenden, wobei Unterschiede als Reichtum und nicht als Mängel wahrzunehmen sind.

Man hat sich für ein Gelände entschieden, das mit den notwendigen Infrastrukturen ausgestattet wurde, welches die Fahrenden im voraus gefordert hatten. Diese Transitfläche sollte ebenfalls in ausreichender Distanz zur Stadtmitte liegen, um einerseits Stau im Stadtzentrum zu vermeiden, welche zweifellos durch die große Anzahl von parkierten Fahrzeugen entstehen können. Andererseits sollte genügend Freiraum geschaffen werden, der für die friedliche Koexistenz zweier Kulturen und unterschiedlicher Lebensstile notwendig ist, da ansonsten die Gefahr besteht, daß beim Zusammenleben auf einem zu stark begrenzten Platz die Tendenz zu ungenügend gegenseitiger Toleranz entsteht.

Das angewandte Vorgehen

Die Verwirklichung dieses Projektes forderte eine vorherige Abklärung mit den Fahrenden. Die Gemeinde wollte ihre Wünsche in Bezug auf Ausstattungen und Infrastrukturen kennen, um entsprechend die betreffende Fläche ausstatten zu können.

Aus diesem Grund hat die Gemeinde Martigny mit den Pastoren Bittel und Finance Kontakt aufgenommen. Diese Zusammenarbeit war sehr ergiebig, weil :

- einerseits kennen diese Personen die Kultur der Fahrenden und der verschiedenen Gruppen, die die Schweiz durchqueren, sehr gut. Somit konnten sie in Kenntnis der Sachlage unsere Verwaltung, welche die Kultur der Fahrenden nicht genügend kannten, fachgemäß beraten;
- andererseits und insbesondere bieten sie einen zweifachen Vorteil, sie werden nicht nur vom Bundesrat, sondern auch von den Fahrenden anerkannt, welche ihre Entscheidungen akzeptieren. Ihre Rolle als Vermittler konnte folglich in der Ausarbeitung eines solchen Empfangsvorgangs nicht übersehen werden.

Dank dieser zwei Personen verliefen die Verhandlungen mit den Fahrenden bestens.

Die Projekte des Kantons Wallis

Der Staat Wallis hat sich ebenfalls für das Problem interessiert und ist auch nicht inaktiv geblieben. Im September 1996 hat eine Arbeitsgruppe der Walliser Dienststelle für Raumplanung ihren Bericht eingereicht. Diese Gruppe befürwortete die Schaffung von drei Transitplätzen in unserem Kanton und dies in drei Etappen :

- Erste Etappe: Schaffung einer Transitfläche zwischen Sitten und Siders (Zentrum Wallis);
- Zweite Etappe: Schaffung einer Transitfläche in der Region Raron-Visp (Oberwallis);
- Dritte Etappe: Schaffung einer Transitfläche in Umgebung der Stadt Martigny (Unterwallis).

Die 1. Etappe war als Pilotprojekt gedacht, welches später ausgewertet werden sollte. Die Ergebnisse dieser Studie sollten die Modalitäten zur Verwirklichung der 2. und 3. Etappen determinieren.

Die Arbeitsgruppe befürwortete auch die Nominierung eines von den Fahrenden anerkannten Vertreters und dessen Stellvertreters. Diese zwei Personen sollten die Verantwortung bezüglich der Kontrolle der Benutzung der Anlage, sowie die der Kontakte zwischen den Interessierten und der zuständigen Gemeindepolizeibeamten übernehmen.

Die Gruppe befürwortete ebenfalls die Verfassung einer Verordnung für die Benutzung der Stellen und der Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen den Kantonen, um gemeinsame und praxisorientierte Regelungen (Dauer des Aufenthaltes, Formalitäten, Mietsteuern, ...) hinsichtlich des Empfangs der Fahrenden zu erarbeiten. Es sollte auch im kantonalen Gesetz der Gewerbepolizei die berufliche Aktivität der Fahrenden besonders berücksichtigt werden.

Die Gelegenheit

Die 1. Etappe bedeutete die Schaffung einer Empfangsfläche bei Granges, Gemeinde Siders. Aus verschiedenen Gründen konnte dieser Bau der Anlage nicht verwirklicht werden. Auf Vorschlag der Gemeinde Martigny, die schon zu diesem Zeitpunkt ein solides Dossier entwickelt hatte, hat der Staatsrat im Dezember 1997 die Prioritäten geändert

und sich für die Schaffung der 1. Fläche in Martigny entschieden. Der Kanton hat der Gemeinde Martigny einen Kredit von Fr. 100'000.- zur Unterstützung bei der Finanzierung und Realisierung dieser Anlage zur Verfügung gestellt, welche somit das 1. Pilotprojekt des Kantons wurde.

III. 1998-1999 : Die Verwirklichung der Transitfläche

Die Wünsche der Fahrenden...

Die Fahrende teilten ihre Wünsche hinsichtlich der Infrastrukturen über Pastor Bittel mit, der als Vermittler die Gemeinde informierte. Ihre Erwartungen erwiesen sich als sehr bescheiden. Es wurden nur Toiletten beantragt, deren Eingang aber vor Blicken verborgen sein sollte. Keine weiteren Wünsche wurden angemeldet, wie z.B. die Errichtung von Bänken, von Unterständen oder Kinderspielplätzen.

... und ihre Verwirklichung durch die Gemeinde Martigny

Die Fläche ist durch Semi-Imprägnierung geteert worden. Zwei Toilettenanlagen wurden errichtet. Die Gemeinde hat außerdem einen Container für die Sammlung von Abfällen installiert. Die Anlage verfügt außerdem über fließendes trinkbares Wasser und Strom, ebenso über eine Nachtbeleuchtung.

Die zur Verfügung gestellte Fläche betrug ursprünglich 7'000 m². Da die Fahrenden den Wunsch äußerten, über einen Teil der Fläche (künstliche Wiese) neben der Anlage verfügen zu können, stellte die Gemeinde später 8'000 m² zusätzliche Transitfläche zur Verfügung.

Inbetriebnahme und erste Erfahrungen

Die Stelle wurde offiziell im Mai 1998 eröffnet. Die Bevölkerung war mit der auserwählten Lösung insgesamt zufrieden, eine Lösung, welche gleichzeitig die Gastfreundlichkeit gegenüber den Fahrenden gewährte, aber auch die Stadtmitte vor einem Wohnwagenstau schützte und die empfindlichen Orteile wie der Friedhof vor Vernichtungen bewahrte.

Das Problem, auch wenn es sich beträchtlich vermindert hat, hat sich dennoch verlagert. Den Klagen einer großen Anzahl an Stadtbewohnern folgten nun jene einer kleinen An-

zahl von Landwirten, die die gleichen Einwände wie damals die Stadtbewohner nun gelten machen.

Um dem Problem wenigstens teilweise entgegen zu wirken, hat unsere Gemeinde noch im Herbst 1999 neue Arbeiten durchgeführt. Von der Transitfläche aus führt jetzt eine direkte Verbindung zur Hauptstraße. Somit müssen die Fahrenden nicht mehr eine kleine Landstraße benutzen, um von der Hauptstrasse bis zur Transitfläche zu kommen, was die Landbewohner nicht akzeptierten.

IV. 1999-2000 : Die Benutzung der Transitfläche

Im Allgemeinen

Bei Ankunft einer Gruppe bemüht sich zunächst die Gemeindepolizei, den Chef der Gruppe zu treffen. Sie kassiert bei dieser Gelegenheit die Aufenthaltstaxe (Fr. 40.- für acht Tage, d.h. Fr. 5.- pro Tag, was den Empfehlungen der Stiftung entspricht) und die Gewerbebehördegebühr (Fr. 40.-, die ihnen das Recht geben, eine Handelstätigkeit während ihres Aufenthaltes auszuüben), d.h. Fr. 80.- insgesamt. Die Erhebung dieser Steuern hat nie besondere Schwierigkeiten verursacht.

Im Laufe des Jahres benutzen ungefähr fünf bis sechs Gruppen regelmäßig diese Anlage. Mit Ausnahme einer Gruppe lassen sie die Anlage jedes Mal nach Abfahrt in einem anständigen Zustand zurück.

Die zwei aktuellen Schwierigkeiten

Zwei Probleme treten immer wieder auf :

- **Die Schwierigkeiten, die durch eine gut identifizierte Gruppe verursacht wurden.** Im April 1999 hat diese Gruppe große Schäden auf der Transitfläche verursacht. Die Gemeinde hat damals nichts unternommen, da sie die Ansicht vertritt, daß die Benutzung dieser Stelle eine progressive Lehre beiderseits verlangen, was vielleicht nicht immer reibungslos verläuft. Die selbe Gruppe hat jedoch im September 2000 die Anlage erneut stark beschädigt. Festzustellen waren große Schäden auf der Transitfläche, u.a. das Zerschneiden des Zaunes und die Beschädigung der elektrischen Tafel, um von dort aus Strom abzuzapfen.

Eine Strafklage wurde gegen diese Gruppe eingebracht, mit dem Ziel offensichtlich zu machen, daß "schwarze Schafe" nicht toleriert werden, welche sich nicht an die gemeinsam abgemachten Regeln halten und so die Verleumdung auf alle Fahrenden richten, welche in Mehrheit die Regeln respektiert.

- **Die gleichzeitige Anwesenheit von zwei Gruppen auf der Transitfläche.** Die Gemeindepolizei mußte oftmals eingreifen, um Streite zwischen zwei rivalisierenden Gruppen, wobei es manchmal zum Einsatz von Waffen kam, zu verhindern oder zu beenden. Eine Gruppenkonzentration muß folglich vermieden werden.

V. 2000-200X : Die Zukunft

Trotz dem oben erwähnten isolierten Problem hat uns unsere zweijährige Erfahrung gezeigt, daß der ausgewählte Weg die gute Lösung ist. Wenn in unserem Kanton die drei Transitplätze gemäß Kantonsplanung zur Verfügung stehen werden, wird sich die Lage sicherlich noch verbessern. Die verschiedenen Gruppen werden sich somit auf die verschiedenen Plätzen verteilen können und somit eine optimale Benutzung der Anlagen erleichtern. Drei Stellen in der Größe von der in Martigny erscheinen jetzt, in Anbetracht der künftigen Bedürfnisse an Transitflächen in unserem Kanton, als ausreichend.

Wir sind außerdem der Meinung, daß die Kombination "Gastfreundschaft/Unterdrückung" eine pragmatisch haltbare Alternative darstellt, welche sowohl auf ethischer als auch auf praktischer Ebene vertretbar ist. Eine solche Lösung kann dann nur mit Schwierigkeiten bestritten werden, wenn die Verordnung zur Benutzung der Anlagen erarbeitet ist, wobei es wünschenswert wäre, diese einheitlich auf interkantonaler Ebene zu verfassen. Ein Exemplar kann so bei Ankunft den Betroffenen durch die Gemeindepolizei übergeben werden. Schriftlich festgehaltene Regeln festigen die Rechte und Obligationen, was immer wünschenswert ist.

Zusammenfassung der Diskussion

1. Finanzen

Verschiedene Tagungsteilnehmer würden es begrüßen, wenn der Stiftung mehr finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt würden. Es würde den Kantonen und Gemeinden die Einrichtung von Plätzen erleichtern, wenn die Stiftung vermehrt und höhere Beiträge leisten könnte. Frau Bundesrätin Dreifuss wies darauf hin, dass die Stiftung nicht in erster Linie Plätze einzurichten und mitzufinanzieren habe. Vielmehr soll sie in erster Linie auf Probleme aufmerksam machen und Lösungsmöglichkeiten aufzeigen, wie das mit der Bestandesaufnahme und dem Planungsgutachten geschieht.

2. Vorurteile und Fahrende

Mehrere Tagungsteilnehmer weisen darauf hin, dass nicht in erster Linie fehlende finanzielle Mittel der Einrichtung von Plätzen entgegen stehen, sondern fehlender politischer Wille und Vorurteile gegenüber Fahrenden. Peter Wettstein, Gemeindepräsident von Domat/Ems, bestätigt dies auf Grund seiner eigenen Erfahrung. Die Gemeinde Domat/Ems richtete einen Platz für ausländische Fahrende ein, um dem wilden Kampieren zu begegnen. Im Grossen und Ganzen verhalten sich die ausländischen Gäste korrekt, auch wenn noch immer einzelne Schwierigkeiten, z. B. beim Einziehen der Depots, bestehen. Für beide Seiten, Fahrende und Sesshafte, ist die Situation auf diese Weise wesentlich entschärft worden. Wenn der Wille dazu besteht, Plätze einzurichten, seien Geldmittel erhältlich.

3. Anliegen der Tagungsteilnehmer

Das planungstechnische Gutachten wird begrüsst. Die Tagungsteilnehmer erwarten von der Stiftung Empfehlungen an Kantone und Gemeinden sowie eine Aussage über die Anzahl der Fahrenden.

ORGANES DE LA FONDATION

Conseil de la Fondation:

Président:

Werner Niederer*	<i>Conseiller d'Etat du Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures</i>	Herisau
------------------	---	---------

Vice-Présidente:

Stefanie Brander*	<i>Office fédéral de la culture (jusqu'au 31 août 2000)</i>	Berne
-------------------	---	-------

Membres du Conseil de la Fondation:

May Bittel*	<i>Mission tsigane</i>	Versoix
Claudio Candinas	<i>Département de Justice, Police et Santé du Canton des Grisons</i>	Coire
Robert Huber*	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse</i>	Zurich
Daniel Huber	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse</i>	Balstahl
Johann Moser-Graf	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse</i>	Geuensee
Sigisbert Lutz	<i>Association des Communes Suisses</i>	Berne
Max Läubli	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse (jusqu'au 31 décembre 2000)</i>	Claro
Markus Metz, Dr en droit	<i>Association des Communes Suisses</i>	Binningen
Guido Sutter, Dr en droit	<i>Secrétariat d'Etat à l'Economie</i>	Berne

*) membres du Comité

Organe de contrôle:

Contrôle fédéral des finances, Berne

Secrétariat:

Urs Glaus, Dr en droit, avocat, Unterstrasse 15, case postale, 9001 St. Gall
Tél. 071 / 222 10 20, Fax 071 / 222 10 55

1. Activité

1.1 Généralités

La culture des gens du voyage est nomadisante. Pour qu'elle puisse subsister, il faut que les nomades aient suffisamment d'espace. Or, en Suisse, ils ne disposent que de trop peu d'emplacements sur lesquels ils puissent s'arrêter durant leurs déplacements et séjourner plus longuement en hiver. L'existence de la plupart des emplacements disponibles n'est pas assurée, leurs loyers sont beaucoup trop élevés et leurs infrastructures souvent insuffisantes.

Ces constatations sur l'existence et l'accès des emplacements résument les résultats d'un inventaire de tous les emplacements officiels, réalisé en 2000 sur mandat de la Fondation.

Les appels des gens du voyage et de la Fondation aux cantons et aux communes n'ont abouti que dans de rares cas à l'aménagement d'emplacements fixes et de transit. Les nomades n'attendent pas des cantons et des communes que des terrains soient mis gratuitement à leur disposition. Ils sont au contraire prêts à payer un loyer équitable pour les emplacements et l'utilisation des infrastructures. Les emplacements peuvent être exploités en autosuffisance.

Jusqu'à récemment, les gens du voyage étaient persécutés et discriminés. Aujourd'hui, ils sont reconnus en droit comme une minorité nationale. Il convient maintenant de tirer les conséquences, pour la vie quotidienne, d'une part des expériences faites dans le passé et d'autre part, de la reconnaissance juridique des nomades comme minorité nationale. Dans ce cadre, ils ont un droit établi à pouvoir disposer d'une base qui leur permette de continuer à vivre selon leur culture à l'avenir. En pratique, cela signifie qu'ils doivent pouvoir disposer d'un nombre suffisant d'emplacements fixes et de transit.

1.2 Séances du Conseil de la Fondation

Le Conseil de la Fondation s'est réuni en 2000 à huit reprises et le Comité a siégé trois fois. D'autres groupes de travail ont préparé la conférence du 3 novembre 2000 et participé à l'élaboration du rapport d'expertise de planification technique.

En l'an 2000, l'activité a porté sur deux points essentiels, à savoir l'élaboration du rapport d'expertise de planification technique et la prise de contact avec les cantons et les communes dans le cadre de la conférence du 3 novembre 2000.

1.3 Création et aménagement d'emplacements fixes et de transit

La Fondation avait décidé en 1999 de faire élaborer un rapport d'expertise concernant les besoins des gens du voyage en emplacements fixes et de transit. Ce rapport est sur le point d'être terminé. Il comporte essentiellement trois parties. La première consiste en un inventaire détaillé; pour la première fois, tous les emplacements officiels fixes et de transit sont inventoriés. La seconde partie comprend le rapport d'expertise proprement dit: "Gens du voyage et planification du territoire". Elle indique à la Confédération, aux cantons et aux communes les besoins des nomades et les possibilités de réalisations appropriées de planification. La troisième partie propose des bases de travail pour le Conseil de la Fondation, qui doivent l'aider à appliquer les résultats.

Les résultats de cette activité seront présentés au public en 2001.

1.4 Contacts avec les cantons et les communes

La Fondation a été créée par la Confédération avec la mission de coordonner les efforts de la Confédération, des cantons et des communes en faveur des gens du voyage. C'est à cette fin qu'elle a organisé le 3 novembre 2000 une conférence d'information, en s'adressant pour la première fois directement aux cantons et aux communes particulièrement touchées. Cette occasion a permis d'exposer les desiderata des gens du voyage et les difficultés particulières rencontrées lors de l'aménagement d'emplacements fixes et de transit. Elle a aussi été l'occasion d'évoquer des domaines de conflits et des possibilités de solutions. La Fondation organisera d'autres conférences afin de favoriser la discussion entre les nomades et les différents niveaux de l'Etat. Les exposés présentés lors de cette conférence sont annexés au présent rapport annuel.

2. Surveillance de la Fondation et Contrôle fédéral des finances

La Fondation est soumise au contrôle de la Surveillance fédérale des fondations. Cette dernière a pris connaissance le 17 janvier 2001 du rapport annuel 1999 sans formuler d'observation.

Les finances de la Fondation ont été examinées par le Contrôle fédéral des finances. Le 12 mars 2001, ce dernier a fait savoir que les comptes et la comptabilité étaient conformes aux prescriptions légales et qu'il proposait à la Surveillance des fondations d'approuver les comptes annuels

3. Comptes annuels et bilan 2000

Comptes de profits et pertes 2000

Spécification	Dépenses CHF	Recettes CHF
Subventions de la Confédération		145'500.00
Produits des intérêts et bénéfices de cours réalisés		69'089.20
Projet d'aménagement du territoire	67'820.25	
Autres projets et subventions	9'052.05	
Centre de culture tsigane	20'000.00	
Honoraires	80'358.00	
Jetons de présence et frais	37'374.00	
AVS	2'045.20	
Courtage/droit de timbre, etc.	4'060.40	
Frais administratifs	15'333.60	
Service de comptabilité	5'504.80	
Produit		<u>26'959.10</u>
	<u>241'548.30</u>	<u>241'548.30</u>

Bilan 2000

Spécification	Actif CHF	Passif CHF
Banque	32'440.00	
Débiteur impôt anticipé	6'972.35	
Actifs transitoires	158.00	
Titres	987'541.65	
Régularisations passives		1'800.00
Réserves		40'000.00
Capital de la Fondation		<u>985'312.00</u>
	<u>1'027'112.00</u>	<u>1'027'112.00</u>

Annexe

Exposés présentés à l'occasion de la Conférence de la Fondation du 3 novembre 2000, à Berne

Coopération entre la Confédération, les cantons et les communes

Allocution de Mme Ruth Dreifuss, Conseillère fédérale

Je suis heureuse d'être parmi vous aujourd'hui pour promouvoir les échanges avec la fondation, ses membres et les représentants des cantons sur un thème aussi important pour la société. Je me réjouis également qu'une telle rencontre entre la fondation et les responsables cantonaux des questions liées aux gens du voyage se tienne aujourd'hui pour la première fois. La fondation montre ainsi qu'elle prend au sérieux le mandat que lui ont confié le Conseil fédéral et le Parlement, c'est-à-dire contribuer à améliorer la mise en réseau et la coordination entre les différents acteurs de l'Etat responsables des questions relatives aux gens du voyage et élaborer ensemble des solutions à leurs problèmes. Nous le savons tous par expérience, une telle collaboration est primordiale pour les gens du voyage qui constatent encore trop souvent que personne ne se sent responsable par rapport à eux, que tous se renvoient leurs questions et leurs problèmes, parce que leur culture et leur mode de vie se heurtent souvent aux réglementations légales (plans de zone, permis de séjour, permis de travail, scolarisation obligatoire), aux structures sociales et aux normes culturelles de la majorité sédentaire.

Il existe dans toute la Suisse un besoin de mesures visant à résoudre les problèmes des gens du voyage, notamment celui du manque d'emplacements et d'aires de passage. Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie en premier lieu qu'il faut améliorer la collaboration avec les cantons et les communes (par le biais des institutions et des organes inter-cantonaux et intercommunaux). En effet, mis à part quelques exceptions (entrée en Suisse des gens du voyage étrangers, droit du travail et loi fédérale sur le commerce itinérant, confrontation avec le passé «enfants de la grand-route»), les questions liées aux gens du voyage dépendent exclusivement des cantons et des communes (outre les aires de stationnement, je pense en particulier à l'école). C'est ce qu'avait déjà indiqué la

Commission de la sécurité sociale du Conseil national en 1990, lorsqu'elle s'était penchée sur les agissements lourds de conséquence de l'Oeuvre d'entraide pour les enfants de la grand-route et sur les problèmes actuels des gens du voyage sur la base d'un rapport d'une commission d'étude du DFJP. Elle avait néanmoins expliqué que la Confédération portait également une responsabilité concernant l'élaboration de conditions-cadre et de mesures globales et qu'elle pouvait assurer une fonction de coordination. La commission avait donc proposé la création d'une fondation indépendante basée sur une loi fédérale au sein de laquelle les autorités à tous les niveaux et les gens du voyage collaborent et qui élabore, en tant qu'organe national de coordination, des solutions communes aux problèmes scolaires, d'emplacement et d'emploi. La fondation constituait une offre de la Confédération aux cantons et aux communes. Les entretiens avec les cantons les plus concernés, les associations communales et l'union des villes suisses ont ensuite montré un large accord quant à la création d'une fondation chargée de tâches de coordination et de médiation. Le DFI, auquel fut confié la mise en place de la fondation, a accordé beaucoup d'importance au choix des représentants communaux et cantonaux afin de garantir un véritable lien de tous les responsables et un suivi efficace des propositions de la fondation. Cette tâche s'est avérée difficile; il a donc fallu quelque temps pour trouver et nommer les membres du conseil de fondation et pour que la fondation puisse débiter ses activités en 1997. Des membres de la Conférence des directeurs cantonaux de justice et police et de la Conférence des directeurs cantonaux des affaires sociales représentent les cantons au sein du conseil. Les communes sont représentées par deux membres du Groupement suisse des communes, la Confédération par l'Office fédéral de la culture et par le seco, les gens du voyage par cinq membres de la Radgenossenschaft.

La Fondation existe depuis maintenant 3 ans. Force est de constater que la collaboration s'avère plus difficile que prévu. Face aux communes et aux cantons qui s'engagent déjà en faveur des gens du voyage (certains cantons ont par exemple créé des commissions pour les questions relatives aux gens du voyage: VS, VD, TI), il y en a d'autres qui n'accordent aucune importance à la question. Rien ne changera sans solidarité et si ce sont toujours les mêmes cantons et communes qui s'engagent pour les places de stationnement. Bien au contraire: une concentration de gens du voyage sur des emplacements trop peu nombreux et trop exigus revient à solliciter trop de petites communes; cela provoque des conflits et conduit parfois aussi, malheureusement, à la fermeture de ces em-

placements. Il y a par exemple de plus en plus de conflits avec les gens du voyage étrangers et leurs nombreuses caravanes: lorsque les communes et les particuliers de bonne volonté (les paysans par exemple) ont fait de mauvaises expériences avec des gens du voyage étrangers, ils mettent tous les gens du voyage dans le même sac, même ceux qui respectent les règles, et ne les autorisent plus à séjourner chez eux. Ce fut le cas cet été par exemple dans la région Berne/Emmental. C'est là qu'intervient la fondation. Ses membres doivent s'engager encore davantage et se focaliser sur les tâches suivantes: sensibilisation et travail de persuasion sur place, offres de soutien et de mise en réseau, forum pour échanger des expériences, médiation en cas de conflits, travail de relations publiques, travail politique et échanges avec les conférences cantonales et les autres organes intercantonaux et intercommunaux. Les instruments sont là, il faut les utiliser, et de manière ciblée.

Les attentes concernant la fondation sont grandes, de la part des gens du voyage mais surtout de la part des cantons et des communes. La fondation ne peut, par elle-même, créer des emplacements, mais elle peut mobiliser les énergies et les bonnes volontés. Mais cela suppose que tous les représentants de l'Etat au sein de la fondation prennent leurs responsabilités et assument davantage les tâches relevant de leur domaine de compétences. C'est la condition pour que la fondation parvienne à mettre en place, aux niveaux communal et cantonal, un réseau de spécialistes et de personnes de contact qui collaborent avec elle et qu'elle peut alors soutenir.

Le DFI souhaite ainsi que cette conférence soit le point de départ d'un échange régulier d'expériences et qu'elle contribue à améliorer la coordination et l'appui mutuel.

Je sais à quel point ces tâches sont exigeantes et votre mission difficile. Je vous suis d'autant plus reconnaissante du travail que vous fournissez, merci de votre engagement!

Les tâches de la Fondation

Werner Niederer, Conseiller d'Etat, Président du Conseil de la Fondation

1. Le 7 octobre 1994, l'Assemblée fédérale avait décidé – par le biais d'une loi fédérale – de créer une fondation de droit privé dénommée " Assurer l'avenir des gens du voyage suisses", afin d'assurer et d'améliorer les conditions de vie et préserver l'identité culturelle de la population nomade.

Par la suite, la Confédération suisse a créé cette fondation le 1^{er} mai 1997. Le premier Conseil de la Fondation, élu par le Département fédéral de l'Intérieur et dont la Présidence me fut confiée, tint sa séance constitutive le 19 juin 1997. Le Conseil de la Fondation compte 11 membres, dont cinq délégués des gens du voyage et des représentants des cantons, des communes et de la Confédération. Il a nommé comme Directeur Me U. Glaus, docteur en droit, avocat, à St Gall.

2. Les objectifs de la Fondation

- La promotion de la collaboration intercantonale et intercommunale en matière de création et de gestion d'emplacements fixes et de transit pour la population nomade de la Suisse
- La promotion de la collaboration précitée en ce qui concerne la facilitation de l'exercice d'une activité professionnelle par la population nomade
- La promotion de la collaboration dans le domaine de la formation scolaire
- La promotion de mesures générales de nature à contribuer à une plus grande compréhension des conditions de vie de la population nomade en Suisse, ainsi qu'à assurer et à améliorer ces dernières

3. La Confédération suisse a mis à la disposition de la Fondation un montant de 1 million de francs, qui doit être investi et géré selon des principes commerciaux. En outre, la Confédération verse des contributions annuelles. Par ailleurs, la fondatrice a prévu que la Fondation est également habilitée à accepter des fonds disponibles.

4. Au début de ses travaux, le Conseil de la Fondation a été confronté à un phénomène particulier. Ce dernier devrait revêtir pour vous, en tant que participants à la Conférence, une certaine importance dans votre activité. Je voudrais dès lors l'aborder dans le cadre de mon exposé.

Au sein du Conseil de la Fondation, les membres sédentaires ont dû rapidement constater que diverses prescriptions – notamment étatiques, respectivement administratives - n'étaient pas faciles à observer pour les gens du voyage. Je suis aussi d'avis – et j'espère ne pas blesser ceux qui sont aujourd'hui parmi nous – que, pour un certain nombre de nomades, il n'est pas toujours facile batailler avec des documents écrits. Au début de mon activité au sein du Conseil de la Fondation, j'ai été frappé par le fait que les représentants des gens du voyage se servaient souvent de portables. Depuis lors, - permettez-moi encore cette remarque – l'usage des portables a commencé à connaître également chez les sédentaires un développement triomphal. Il s'y ajoute le fait - pour lequel, à mon avis, nous sédentaires devons faire preuve de compréhension – qu'un assez grand nombre de nomades sont rattrapés de temps à autre par leur passé.

Cela étant, il s'est agi tout d'abord de trouver au sein du Conseil de la Fondation un langage commun, une entreprise audacieuse qui n'était pas particulièrement simple. Néanmoins, je suis convaincu aujourd'hui que nous y sommes bien parvenus et je voudrais vous inviter, en tant que participants à cette conférence, à avoir toujours conscience de ces problèmes lors de vos contacts avec les gens du voyage et à y prêter une attention particulière.

5. Au sein du Conseil de la Fondation, les principales préoccupations des gens du voyage ont été très rapidement définies. Permettez-moi de commencer par les ranger sous quatre mots-clés:

- aires de stationnement
- emplacements de transit
- possibilités d'exercer une activité lucrative
- problèmes scolaires

Le Conseil de la Fondation est déjà parvenu à élaborer diverses solutions, notamment dans les domaines des aires de stationnement et des emplacements de transit, ainsi que de la législation relative aux gens du voyage. Vous en apprendrez plus à ce sujet en prenant connaissance des brefs exposés ci-après.

6. Le Conseil de la Fondation est conscient qu'il ne peut résoudre seul les tâches dont la Fondation a été chargée. A cet effet, il dépend de la coopération des communes, des cantons, mais aussi de la Confédération. Je considère que la solution des tâches confiées à la Fondation constitue une activité judicieuse que nous devrions accomplir et mener en commun jusqu'à un aboutissement plus ou moins "heureux", en particulier en raison de l'arrière-plan historique.

Je considère votre participation à cette conférence comme un indice que le Conseil de la Fondation pourra également compter sur votre collaboration à l'avenir.

L'activité de la Fondation

Urs Glaus, Directeur de la Fondation

1. Les objectifs de la Fondation

L'activité de la Fondation doit être axée sur l'objectif décrit par son acte de création, tel qu'il vient d'être exposé par M. Niederer. Ses tâches doivent viser à assurer et à améliorer les conditions de vie et à préserver l'identité de la minorité nomade. Sa culture se caractérise par le nomadisme et par l'exercice d'activités lucratives traditionnelles et typiques. Les gens du voyage ne peuvent se livrer à leur mode d'existence traditionnel et culturellement typique que s'ils disposent de suffisamment d'emplacements. S'ils peuvent occuper leur espace vital, ils sont en mesure d'exercer leurs métiers. Les points cruciaux sur lesquels l'activité de la Fondation est aujourd'hui axée résultent de cette définition de leur mode de vie. Il s'agit tout d'abord d'assurer les emplacements existants et d'en créer de nouveaux. Une seconde activité importante consiste à traiter les problèmes particuliers soulevés par les nomades étrangers. Un troisième point crucial découle de la clarification de la situation juridique des nomades.

2. Emplacements

Tant à la Fondation qu'au sein de la Radgenossenschaft, nous sommes quotidiennement confrontés au problème du manque d'emplacements fixes et de transit à disposition des nomades. Les emplacements fixes (dénommés aussi "aires de stationnement") sont des terrains où les nomades passent l'hiver. Les emplacements de transit (ou "terrains de transit") sont ceux où, entre le printemps et l'automne, ils séjournent pendant des jours ou des semaines pour se livrer à leurs activités à partir de ces bases. Depuis des décennies, la Radgenossenschaft s'efforce d'accroître le nombre de ces emplacements. Malgré tout, l'on continue à constater aujourd'hui que les terrains manquent et que la qualité des emplacements existants laisse à désirer. Aux requêtes des gens du voyage, on répond fréquemment qu'il n'y a pas de

terrains disponibles, que les terrains existants ne sont pas situés dans la bonne zone d'affectation ou que leurs besoins seraient inconciliables avec ceux des voisins. Le Conseil de la Fondation est arrivé à la conclusion que la seule réponse possible à ces arguments généraux consistait à procéder à un inventaire très poussé de l'état existant et à formuler des propositions de solutions émanant d'un expert neutre. Jusqu'ici, il n'a pas suffi de faire valoir les besoins des gens du voyage en tant que minorité ethnique. C'est pourquoi ce rapport d'expertise doit exposer le sérieux de la situation des nomades.

Dans ce cadre, je voudrais relever un argument constamment évoqué envers les gens du voyage lorsqu'ils attendent des cantons ou des communes une attitude plus positive et une aide dans la recherche de terrains. On leur objecte qu'on ne mettrait pas non plus de logements ou de terrains à la disposition des résidents. Quiconque avance cet argument oublie que ces mêmes résidents ont discriminé et désavantagé pendant des décennies les gens du voyage. L'aménagement du territoire a tout simplement ignoré les gens du voyage, tout en prétendant tenir compte de tous les besoins des hommes en terrains. Sur le plan historique, l'argument est erroné en ce qui concerne la minorité défavorisée; sur le plan de l'éthique juridique, il prétend faire bénéficier les gens du voyage d'une égalité de traitement, qui n'est précisément jamais pratiquée.

3. Nomades étrangers

C'est pourquoi la Fondation a été sollicitée en 1998 par le Département fédéral de l'intérieur d'élaborer un rapport sur les problèmes particuliers posés par le séjour des nomades étrangers en Suisse. La Fondation s'est chargée de cette tâche car, dans les cantons et les communes, on ne fait souvent pas de distinction entre nomades étrangers et suisses et l'image négative des premiers se répercute sur les gens du voyage suisses. Dans son rapport au DFI, la Fondation a proposé toute une série de mesures. Il y aurait tout d'abord lieu d'inviter les cantons et les communes de mettre aussi des terrains à disposition des nomades étrangers. Cette proposition part de l'idée que les nomades étrangers traverseront la Suisse sans se soucier de savoir s'il y a des terrains à disposition ou non; s'ils arrivent de toute façon et s'il est vrai

que leurs contacts avec les résidents engendrent souvent des différends, il est plus simple et l'on risque moins de problèmes en leur proposant des emplacements appropriés qu'en les laissant occuper n'importe quel terrain, avec les conflits inhérents.

Régulièrement, un des problèmes particuliers avec les nomades étrangers est qu'ils laissent derrière eux les emplacements utilisés dans un désordre indescriptible. La Fondation considère que l'on peut surmonter ce problème en exigeant des dépôts suffisants et en installant des containers et des WC mobiles.

4. La protection juridique des gens du voyage

Les nomades sont reconnus comme minorité culturelle par la Convention-cadre du Conseil de l'Europe pour la protection des minorités nationales. Cet accord a été ratifié par la Suisse en 1998. Le 1^{er} janvier 2000, une nouvelle Constitution fédérale est entrée en vigueur. Il convient de se demander s'il en résulte un droit à la protection et au maintien de l'identité culturelle. Les gens du voyage sont une minorité dans cet Etat et leur histoire, faite de discrimination et de mépris, pèse lourdement. La situation juridique des nomades en tant que minorité n'est pas éclaircie. Au cours de l'année prochaine, la Fondation rassemblera des études de droit constitutionnel et de droit public relatives à la situation des nomades. Selon le résultat, le Conseil de la Fondation décidera de procéder à d'autres activités.

Au cours des prochaines années, la Fondation mettra l'accent dans son activité sur l'application des conclusions auxquelles le rapport d'expertise de planification technique aura abouti et sur l'amélioration juridique de la situation des gens du voyage.

Les tâches de la Radgenossenschaft et les desiderata des gens du voyage

Robert Huber

Membre du Conseil de la Fondation, Président de la Radgenossenschaft

1. Brève présentation de la Radgenossenschaft der Landstrasse

Fondée en 1975, la Radgenossenschaft der Landstrasse est l'organisation faîtière des Yéniches suisses. Elle est reconnue et subventionnée par la Confédération. A ce titre, elle intervient pour améliorer les conditions d'existence de cette minorité technique de notre pays.

2. La collaboration avec la Fondation "Assurer l'avenir des gens du voyage suisses"

La collaboration avec la Fondation est très réjouissante. Elle soutient efficacement la Radgenossenschaft en ce qui concerne la question des patentes et les problèmes liés aux nomades étrangers en Suisse; elle est intervenue également en faveur de diverses familles qui rencontrent des problèmes d'ordre politique et elle est un partenaire important dans nos tractations avec l'Office fédéral du développement territorial. Le rapport de confiance qui s'est ainsi institué constitue une base optimale pour une collaboration fructueuse.

3. Les desiderata actuels des gens du voyage

- des possibilités légales de séjour:

La réglementation actuelle en matière de constructions et de zones ne prévoit pas d'espace vital pour la population nomade, bien que le droit à cet espace vital soit précisément ancré dans la loi. Dans certains cantons, on continue malheureusement à penser que c'est l'affaire des autres d'intervenir pour ob-

tenir des emplacements fixes et de transit légaux. Des demandes d'entretiens restent sans réponse. Vu cette attitude, il n'y a pour les Yéniches pas d'autre alternative que d'agir dans l'illégalité, ce qui a pour conséquence que, dans divers endroits, la situation risque de se détériorer. A cet égard, il convient de trouver d'urgence des solutions afin de permettre une cohabitation des populations sédentaire et nomade de notre pays et d'instituer une tolérance réciproque.

- Assistance juridique et sociale:

Ce domaine de tâches s'est également amplifié, car un nombre toujours croissant de familles confrontées à des problèmes sociaux et juridiques ont recours à nous et sollicitent notre aide. Il serait souvent très utile de pouvoir recourir à un avocat; malheureusement, nos ressources financières ne nous le permettent pas.

4. Collaboration avec d'autres organisations

La collaboration avec la Mission évangélique tsigane et avec le Fahrendes Zigeunerzentrum (= Centre itinérant de culture tsigane) fonctionne bien.

Rapport d'expertise de planification technique

Thomas Eigenmann, spécialiste de l'aménagement du territoire FSU/BSP

1. Présentation de la tâche

Le présent rapport d'expertise a pour objet l'espace vital des gens du voyage en Suisse. Le cœur du problème consiste à déterminer comment les nomades bénéficient, dans le cadre de la réglementation sur l'aménagement du territoire en vigueur, d'un espace vital conforme à leur culture et comment on peut leur procurer de nouveaux terrains. A cet effet, il faut tout d'abord connaître les besoins en emplacements des gens du voyage; ensuite, il faut indiquer comment il est possible de répondre à ces besoins avec les moyens découlant du développement territorial.

Les autres problèmes des nomades, tels que ceux afférents aux questions scolaires, aux patentes, ou encore au transit à travers la Suisse de nomades étrangers, ne seront pas traités.

L'élaboration du rapport s'est faite en deux étapes: la première a consisté à élaborer un aperçu aussi complet que possible sur la base de la documentation disponible avec des premières indications au sujet des problèmes soulevés. Dans une seconde étape, les problèmes entrant en ligne de compte sont approfondis de manière ciblée et le rapport sera mis au point.

Alors que la première étape a été menée à chef, nous nous trouvons actuellement au milieu de la seconde. Il ne peut donc s'agir que de résultats provisoires.

2. Analyse de la situation initiale

En se basant sur la documentation actuellement disponible, sur une brève enquête réalisée auprès des Offices cantonaux d'aménagement du territoire et de l'Office de l'aménagement du territoire existant à l'époque, ainsi que sur deux interviews de la

Fondation "Assurer l'avenir des gens du voyage suisses" et de la "Radgenossenschaft", on a pu faire les constatations suivantes quant à la situation initiale:

- Les besoins en emplacements des gens du voyage sont relativement bien connus:
 - le mode d'existence des nomades implique un besoin d'espace, à savoir non seulement pour les déplacements routiers, mais spécialement en vue du stationnement sur des emplacements fixes et de transit.
 - Les nomades voudraient pouvoir circuler légalement et sans se faire remarquer à travers la Suisse. Mais il faut qu'ils puissent disposer à cet effet d'un réseau suffisant d'emplacements fixes et de transit. Ce qui n'est toutefois pas le cas.
 - Les déplacements constituent la base de leur existence économique; c'est pourquoi ils ont besoin d'emplacements de transit dans les zones où s'exerce leur activité, emplacements sur lesquels ils puissent habiter et travailler pendant au moins un mois.
 - Par contre, les emplacements fixes doivent pouvoir être utilisés pendant toute l'année comme lieux d'habitation et de travail. On en a besoin dans les régions auxquelles les nomades se sentent particulièrement liés.
- Outre le manque manifeste d'emplacements fixes et de transit, la plupart des terrains existants sont dépourvus d'équipements dignes d'êtres humains et leur existence n'est pas assurée à long terme.
- La majorité des cantons s'est déjà préoccupée des problèmes des gens du voyage, mais plutôt sous forme d'assistance et de conseils aux communes que de planification proprement dite. Seuls quelques cantons tiennent spécialement compte des besoins des nomades dans les programmes cantonaux ou communaux de planification. Quant à l'inclusion des besoins des gens du

voyage dans les réglementations cantonales du territoire, il n'en est pas question dans la plupart des cantons – ou alors seulement vaguement.

- En principe, le droit actuel de développement du territoire ne s'oppose pas aux desiderata des gens du voyage. Les moyens de réalisation existants en matière d'aménagement du territoire sont également au moins axés vers la recherche de solutions adéquates qui répondent aux besoins des gens du voyage en emplacements fixes. Les problèmes résident moins dans les instruments dont dispose le développement territorial que dans leur application pratique.
- Parmi les difficultés les plus fréquentes auxquelles se heurte la réalisation d'emplacements fixes et de transit figurent essentiellement la possibilité de trouver des terrains appropriés et l'acceptation des nomades par la population sédentaire.
- Les besoins des nomades ne peuvent pas être satisfaits uniquement au moyen du développement territorial. Il faut les compléter par un vaste travail auprès du public en vue de réduire les préjugés à l'encontre des nomades.
- Le stationnement de nomades étrangers influence souvent négativement la perception des nomades par la population, car ils ne sont guère au courant des habitudes de notre pays et laissent parfois les terrains utilisés dans un grand désordre.

3. Concept

Les gens du voyage constituent en Suisse une minorité culturelle, marquée par une culture plusieurs fois centenaire. Ils se distinguent de la population sédentaire par leur mode de vie. Ce dernier se caractérise par trois activités principales, qui impliquent également des besoins en terrains:

- **L'habitat**
Les nomades connaissent deux formes d'habitat, à savoir celui sur un emplacement fixe, qu'ils occupent toute l'année, où ils sont établis, où les enfants vont à l'école et celui sur les emplacements de transit, qu'ils utilisent seulement en été et où ils ne séjournent qu'environ un mois, afin de pouvoir en changer plusieurs fois. Le mode de vie traditionnel dépend essentiellement de la possibilité de disposer d'emplacements fixes et de transit.

- **Le travail**
Les gens du voyage sont des artisans itinérants. Ils séjournent à cet effet sur des emplacements de transit d'où ils visitent sur place leurs clients. La poursuite de cette activité traditionnelle implique un réseau d'emplacements de transit réparti dans toute la Suisse.

- **Les déplacements**
Lorsqu'ils se déplacent, les gens du voyage ne se distinguent guère du reste de la population. Leurs desiderata en ce qui concerne le réseau routier sont identiques. Il n'y a donc pas lieu de recourir à une action spécifique dans ce domaine.

En considération de ces desiderata, un concept territorial à l'intention des gens du voyage devra comprendre des objectifs concernant les exigences en matière d'emplacements fixes et de transit, la répartition territoriale de ces derniers en Suisse, ainsi que les attributions nécessaires de tâches pour l'application sur le plan du développement territorial.

Le rapport définit ensuite les exigences spécifiques en emplacements fixes et de transit. Se basant sur les diverses formes de propriété entrant en ligne de compte, il distingue sept types, dont le stationnement spontané (emplacement de transit officiel sans installations structurelles), ainsi que le terrain de transit pour nomades étrangers.

Par ailleurs, le concept dresse un inventaire de la répartition territoriale des emplacements fixes et de transit existants et à créer. A cet égard, environ 60% de tous les

nomades actifs devraient pouvoir disposer d'une aire de stationnement. Il n'est pas proposé d'emplacement fixe pour les 40% restants, car on admet qu'ils continueront à passer l'hiver dans des habitations et qu'ils n'ont pas besoin pour le moment d'emplacements fixes. En revanche, chaque nomade actif doit pouvoir disposer d'un emplacement dans les terrains de transit. La répartition géographique prend en considération les régions auxquelles les gens du voyage se sentent particulièrement liés, les principales zones où s'exerce leur activité et les routes empruntées généralement par les nomades. La quantification proprement dite des besoins en emplacements fixes et de transit est l'objet d'autres enquêtes dans le cadre de la seconde étape, étant donné qu'il subsiste diverses incertitudes quant au nombre des gens du voyage et que l'offre actuelle d'emplacements soulève encore des questions.

En outre, le concept indique la manière dont le territoire suisse doit être organisé sur le plan du développement, afin de pouvoir créer pour les nomades suffisamment d'espace vital conforme à leur culture. A cet effet, plusieurs entités doivent assumer les tâches les plus diverses. D'une part, il s'agit de la Confédération, des cantons et des communes, qui ont une obligation de planification en vertu de la loi sur l'aménagement du territoire et qui doivent dès lors tenir compte dans leurs planifications des besoins de la population, par conséquent aussi de ceux des gens du voyage. D'autre part, il est fait appel à la Fondation "Assurer l'avenir des gens du voyage suisses", à la Radgenossenschaft, ainsi qu'aux gens du voyage individuellement pour qu'ils contribuent à représenter les besoins des nomades envers les communautés et à déployer leurs activités dans les domaines qui leur sont propres. Le concept indique ensuite quelles seront les entités, quelles tâches elles auront à résoudre et avec quels instruments. A cet égard, les principales tâches incomberont aux cantons et aux communes, alors que la Confédération – conformément aux compétences limitées dont elle dispose en matière de développement territorial – devra se concentrer avant tout sur des activités de surveillance, de coordination et d'information.

4 . Mise en œuvre du concept

Il n'existe pas de moyen approprié unique pour créer et améliorer les emplacements fixes et de transit. Il n'y a pas non plus de voie qui mène sûrement au succès, car les desiderata des gens du voyage en matière d'emplacements sont en concurrence avec de multiples autres besoins d'espaces. Il convient aussi de tenir compte des différences entre les données régionales. Cependant, on peut être convaincu qu'en recourant à des stratégies communes permettant d'envisager diverses mesures, il est possible de se rapprocher de l'objectif fondamental, consistant à créer suffisamment d'espace vital conforme à la culture nomade pour les gens du voyage suisses.

En vertu de ces considérations, le rapport propose trois stratégies principales qui peuvent être poursuivies simultanément et qui sont réparties dans les champs d'activité suivants:

- Prise de conscience de l'existence des nomades comme base essentielle d'une amélioration générale de la situation des gens du voyage suisses en ce qui concerne les emplacements avec le champ d'activité suivant:
 - Indication des besoins en emplacements des gens du voyage.

- Les desiderata des gens du voyage en emplacements deviennent partie intégrante du développement du territoire grâce à l'insertion systématique de leurs besoins en emplacements dans le développement territorial avec les champs d'activité suivants:
 - Prise en considération des besoins en emplacements des gens du voyage dans la planification directrice cantonale
 - Prise en considération des besoins en emplacements des gens du voyage dans la législation
 - Prise en considération des besoins en emplacements des gens du voyage dans la planification d'affectation.

- Mise à disposition d'un nombre suffisant d'emplacements fixes et de transit avec le champ d'activité suivant:
 - Création et entretien d'un nombre suffisant d'emplacements fixes et de transit

5. Achèvement du rapport

A l'heure actuelle, le concept des emplacements est en train d'être approfondi. A cet égard, il y a lieu de clarifier la demande réelle en aires de stationnement et en terrains de transit. Les indications recueillies jusqu'ici au sujet du nombre des gens du voyage actifs sont imprécises et elles ouvrent la voie à des spéculations de nature à mettre en cause les besoins indiqués. De même, l'offre actuelle en emplacements fixes et de transit n'est qu'approximativement connue. Il y a des contradictions entre les indications fournies par les cantons et celles émanant des gens du voyage. Pour déterminer l'offre actuelle en aires de stationnement et en terrains de transit, on procède à une enquête sur place.

En outre, les stratégies de la mise en œuvre du concept sont complétées par un programme de réalisations élaboré par la Fondation pour les prochaines années, ainsi que par un concept d'information et par une analyse des coûts des emplacements fixes et de transit. L'achèvement du rapport est prévu pour le début de l'an prochain.

Préoccupations et expériences des communes

Peter Wettstein, Président de la commune de Domat / Ems

1. Antécédents

Notre commune est située sur la N13, dans la région de Coire de la Vallée du Rhin. Elle borde ainsi une importante route de transit qui mène vers le Sud en passant le San Bernardino. Ceci explique probablement le fait que, depuis de nombreuses années, des gens du voyage y séjournent constamment, en général durant une courte période. De même, depuis longtemps – mes dossiers contiennent des documents qui remontent au début des années 80 – ces visites des gens du voyage préoccupent nos autorités communales. En termes violents, on se plaint de "...conditions inacceptables dans la forêt communale" et une "résolution" est rédigée par la Municipalité à l'intention du Gouvernement, demandant l'assistance de la Police cantonale pour prendre des mesures. Sans toutefois, que ce document important ait eu un effet notable.

A fin 1992, mon prédécesseur – qui était encore à l'époque avocat et membre élu du Conseil communal – fut chargé d'une expertise au sujet de la situation juridique en ce qui concerne le séjour de nomades sur le territoire de notre commune. En effet, nous avons fait une douloureuse expérience: avec l'aide du canton, deux communes voisines avaient créé des aires de stationnement, toutefois en les réservant uniquement aux gens du voyage suisses, si bien que notre commune devait continuer à accueillir les nomades étrangers. L'expertise concluait en constatant que la tentative d'écarter les nomades risquait d'être une source de conflits et qu'une procédure plus appropriées consisterait apparemment à créer un terrain de transit.

2. La solution

L'occasion de mettre ses propres idées en pratique se présenta bientôt, car M^e Brunner fut élu Président de la Commune au début de 1993. Une de ses premières

activités consista à proposer au Gouvernement d'aménager un terrain de transit pour une quinzaine de caravanes avec véhicules tracteurs, à condition que le Gouvernement supporte une partie des coûts et qu'il garantisse en outre une aide pour le cas où des nomades occuperaient illégalement d'autres terrains communaux. Après quelques tergiversations, l'emplacement fut créé et mis en exploitation peu après; seule la construction des installations sanitaires se fit attendre encore longtemps.

3. Appréciation du point de vue actuel

Actuellement, on constate sans réserve que cette solution a fait ses preuves. L'aire de stationnement est située à proximité immédiate de la N13, mais à environ 2 kilomètres du village. Elle est utilisée régulièrement par des nomades étrangers, souvent sans que la population du village en ait connaissance. Les dégâts causés par les nomades sur d'autres emplacements se sont dès lors heureusement raréfiés au cours des dernières années.

A quoi faut-il attribuer ce succès?

- L'aménagement de l'emplacement a manifestement tenu suffisamment compte des besoins des nomades.
- Il y a apparemment assez de terrains de transit à proximité et les nomades observent généralement entre eux une certaine discipline.
- Nous avons interdit l'accès de tous les autres emplacements en y érigeant des ouvrages adéquats, si bien qu'il est difficile à des visiteurs pas trop braves de trouver un autre emplacement quelque peu approprié.
- Grâce à la surveillance sur une vaste échelle du trafic de transit, telle qu'elle est exercée par notre police cantonale, nous sommes prévenus généralement assez à l'avance de l'approche de nomades et nous pouvons alors prendre certaines mesures de protection.

- La Police cantonale nous aide efficacement à surveiller les nomades présents.

Que faut-il souhaiter de plus?

- Si une infraction se produit néanmoins et qu'un groupe de nomades n'observe pas les prescriptions, il est très difficile, pour ne pas dire impossible, d'imposer la loi. Quelle n'a pas été ma déception d'apprendre que la bonne volonté existe certainement, mais qu'en fait, faute de moyens, les possibilités d'intervenir sont très limitées. C'est dire que la bonne volonté et la discipline des nomades jouent un rôle décisif si l'on veut maintenir une bonne entente.
- La propreté laisse à désirer dans une mesure effrayante. Après chaque visite, nos employés doivent débarrasser une quantité à peine imaginable de détritus, ordures et matières fécales.
- Le versement d'une indemnité pour l'utilisation de l'emplacement demeure souvent un vœu pieux, bien que nos employés communaux tentent constamment, et en dépit du comportement très arrogant de nos "hôtes", d'encaisser ces montants.
- A cet égard également, on attendrait une certaine solidarité de la part des nomades.

Stratégies en matière d'accueil des gens du voyage

Historique des choix de la Municipalité de Martigny et de l'Etat du Valais

Yves Cottagnoud, collaborateur juridique de la Commune de Martigny

I. Jusqu'en 1996 : Absence d'une politique prédéfinie

Situation en 1996

L'arrivée des gens du voyage à Martigny ne faisait pas jusqu'à cette date l'objet d'une attention particulière. En cas de difficultés liées à leur présence, on agissait au cas par cas et de manière réactive, sans aucune garantie que la même situation ne vienne à se reproduire l'année suivante ou ultérieurement avec un autre groupe.

L'absence de stratégie globale rendait impossible l'anticipation de difficultés potentielles et leur prévention par le recours aux moyens, traditionnels et limités, que sont les barrières et autres obstacles destinés à interdire physiquement l'accès des véhicules aux secteurs "sensibles".

Le problème : point de vue des autorités

De ce fait, les gens du voyage s'installaient généralement sur la place sise devant le cimetière et sur les parcelles privées avoisinantes. Ils occupaient aussi la place du CERM (Centre d'expositions et de réunions de Martigny), située à proximité immédiate du centre-ville. Cette situation ne pouvait perdurer, car :

- d'une part, le CERM est le théâtre d'un grand nombre de manifestations, parmi lesquelles la Foire du Valais (135'000-140'000 entrées), Agrovina, Swissalpina pour ne citer que celles-là, ainsi que les prestations de différents cirques suisses ou étrangers. L'importance de ces manifestations ne permettait pas à l'autorité de courir le risque que leur bon déroulement soit compromis, du jour au lendemain, par le stationnement subit d'une quarantaine de véhicules;

- d'autre part, la proximité immédiate du centre-ville était par trop susceptible de mettre la population locale aux prises avec des us et coutumes parfois fort différents des mœurs locales, et rendre ainsi inévitables certaines "frictions".

Le problème : point de vue de la population

Les doléances de la population concernaient principalement les dommages à la propriété. Les lieux occupés par les gens du voyage étaient généralement laissés dans un état déplorable à leur départ. Un grand nombre de souillures (ordures et autres excréments) jonchaient les lieux publics ou les propriétés privées y attenantes. Les récriminations étaient particulièrement virulentes lorsque ces déprédations concernaient les abords du cimetière – *et parfois même, l'intérieur-*, ou encore les lieux de promenade très prisés que sont les meunières, telle celle du Mont Chemin.

Des clubs sportifs, ainsi qu'un camping, se sont plaint de l'usage non autorisé de leurs installations sanitaires. Les gens du voyage faisaient en effet irruption en nombre dans leur établissement et s'y douchaient, sans bourse délier, tout en privant durablement leur clientèle de l'accès aux commodités. Les lieux étaient généralement laissés dans un état déplorable.

Les bâtiments publics ont connu les mêmes avatars que les particuliers. En outre, il s'est même trouvé que des gens du voyage ont procédé au toilettage d'animaux domestiques dans les lavabos du centre scolaire qui avait été mis à leur disposition. Quant aux centres commerciaux, ils ont fait connaître leur lot d'infortune en se plaignant de la consommation, dans le magasin, des marchandises en rayonnage et de l'abandon sur place des emballages, tout cela sans acquitter de contre-prestation pécuniaire à la caisse.

Les autorités municipales ne pouvaient que prendre acte de ces récriminations récurrentes, dont la liste n'est certes pas exhaustive, et donner quelques conseils pour, sinon éviter, du moins limiter la survenance de ces désagréments.

II. 1996-1997 : le tournant

L'impulsion

Face à l'ampleur grandissante du mécontentement, la Municipalité a décidé d'agir plutôt que de réagir. Pour ce faire, le problème devait être abordé en amont, à titre préventif. La solution passait par un respect mutuel entre la population locale et les gens du voyage, fondé sur des différences perçues comme une richesse plutôt que comme une tare.

Le choix s'est dès lors porté sur un terrain équipé des infrastructures dont les gens du voyage auraient au préalable requis la création. Cette aire de transit devait également se situer à une distance suffisante du centre-ville pour, d'une part, en éviter l'engorgement résultant inmanquablement du stationnement d'un grand nombre de véhicules et, d'autre part, donner l'espace nécessaire à la coexistence paisible de deux cultures et modes de vie différents qui sinon, en cas de confinement dans un espace trop exigu, auraient peut-être tendance à moins de tolérance réciproque.

La méthode suivie

La concrétisation de ce projet passait par un contact préalable avec les intéressés. On souhaitait connaître leurs souhaits en termes d'équipements et d'infrastructures pour en équiper définitivement l'aire en question.

La Commune de Martigny a contacté à cette fin les pasteurs Bittel et Finance. Cette collaboration fut très fructueuse, puisque :

- d'une part, ces personnes connaissent la culture des gens du voyage et les différents groupes qui traversent régulièrement la Suisse. Ils pouvaient ainsi s'exprimer en connaissance de cause et conseiller judicieusement notre administration, peu au fait des spécificités culturelles propres aux gens du voyage;
- d'autre part et surtout, ils offrent le double avantage de jouir d'un statut particulier, leur avis autorisé étant reconnu non seulement par le Conseil fédéral lui-même, mais encore par les intéressés eux-mêmes, qui acceptent leurs décisions. Leur rôle de médiateurs ne pouvait dès lors être négligé dans l'élaboration d'un tel processus d'accueil.

Grâce à ces deux personnes, les négociations avec les gens du voyage se sont déroulées de la meilleure façon qui soit.

Les projets de l'Etat du Valais

L'Etat du Valais, de son côté, n'est pas resté insensible à cette question. En septembre 1996, un groupe de travail ad hoc a remis son rapport au Service de l'aménagement du territoire. Ce groupe préconisait la création de trois aires de stationnement dans notre canton, en trois étapes :

- 1^{ère} étape : création d'une aire de transit entre Sion et Sierre pour le Valais central;
- 2^{ème} étape : création d'une aire de transit dans la région Rarogne-Viège pour le Haut-Valais;
- 3^{ème} étape : création d'une aire de transit aux abords de la Ville de Martigny, pour le Bas-Valais.

La 1^{ère} étape devait constituer un projet pilote soumis à une évaluation dont dépendraient les modalités de réalisation des 2^{ème} et 3^{ème} étapes.

Le groupe de travail préconisait en outre la désignation d'un représentant connu des gens du voyage et de son remplaçant. Ces deux personnes se verraient confier les tâches de contrôle de l'utilisation de la place ainsi que de contact avec les intéressés et les polices municipales compétentes pour les sites concernés.

Le groupe préconisait enfin la création d'un règlement d'utilisation des places, l'intensification de la collaboration entre cantons aux fins d'établir des règles communes et pratiques en matière d'accueil des gens du voyage (durée du séjour, formalités, taxes de locations,...) ainsi que la prise en compte plus spécifique, dans la loi cantonale sur la police du commerce, de l'activité propre aux gens du voyage.

L'opportunité martigneraise

La 1^{ère} étape supposait la création d'une aire d'accueil à Granges, sur le territoire de la Commune de Sierre. Pour diverses raisons, cette aire n'a pu être réalisée. Sur proposition

de notre Municipalité, qui avait déjà de son côté un dossier bien avancé, le Conseil d'Etat a inversé en décembre 1997 l'ordre des priorités et décidé de la création de la 1^{ère} aire à Martigny. Le canton du Valais a alloué un crédit de Fr. 100'000.- à la Commune de Martigny en vue de contribuer à la réalisation de cette place, appelée à devenir ainsi le 1^{er} projet pilote au niveau cantonal.

III. 1998-1999 : La réalisation de l'aire de transit

Les desiderata des gens du voyage ...

Les gens du voyage ont fait connaître leurs souhaits en matière d'infrastructures par l'intermédiaire du pasteur Bittel. Leurs souhaits se sont révélés fort modestes. Seuls des sanitaires étaient requis, dont l'entrée devait être dissimulée aux regards. Aucun souhait n'a été émis quant à l'aménagement de bancs, d'abris ou autres terrains de jeux pour les enfants.

... et leur prise en compte par la Municipalité de Martigny

L'aire a été goudronnée par semi-imprégnation. Deux WC ont été construits. La Commune a en outre installé un container pour la collecte des ordures. La place est équipée en eau courante (potable), électricité et dispose d'un éclairage nocturne.

La surface initialement mise à disposition des gens du voyage était de 7'000 m². Comme ils souhaitaient disposer également d'une partie de la surface jouxtant l'aire de transit (prairie artificielle), la Commune a ultérieurement mis à leur disposition 8'000 m² supplémentaires.

Mise en service de l'aire de transit et premiers constats

La place a été inaugurée officiellement en mai 1998. La population martigneraise s'est montrée globalement satisfaite de la solution retenue, laquelle permet simultanément de garantir l'hospitalité aux gens du voyage tout en protégeant le centre-ville d'un engorgement de caravanes et en préservant des lieux aussi sensibles que le cimetière de toute déprédation.

Le problème, s'il s'est considérablement atténué, s'est en partie déplacé. Aux plaintes d'un grand nombre de citoyens ont succédé celles d'un petit nombre d'agriculteurs qui font valoir les mêmes griefs que les citoyens en leur temps.

Pour y remédier en partie, notre Municipalité a procédé à de nouveaux travaux en automne 1999. L'aire bénéficie désormais d'un accès direct depuis la route principale. Les gens du voyage n'ont plus à emprunter la route de campagne, ce que n'admettaient pas les campagnards.

IV. 1999-2000 : L'utilisation de l'aire de transit

En général

Lors de l'arrivée d'un groupe, la police municipale demande tout d'abord à rencontrer son chef. Elle procède à cette occasion à l'encaissement de la taxe de séjour (Fr. 40.- pour huit jours, soit Fr. 5.- par jour, ce qui correspond aux recommandations de la Fondation) et de la taxe de police du commerce (Fr. 40.-, qui leur donnent le droit d'exercer une activité commerciale durant leur séjour), soit Fr. 80.- au total. La perception de ces taxes n'a jamais occasionné de difficulté particulière.

Environ cinq à six groupes utilisent régulièrement cette place. A l'exception notable de l'un d'entre eux, ils restituent la place à chaque fois dans un état convenable.

Les deux problèmes actuels

Deux problèmes se posent de façon récurrente :

- **Les problèmes occasionnés par un groupe bien identifié.** En avril 1999, ce groupe s'est livré à d'importantes déprédations sur l'aire de transit. La Commune a passé l'éponge une première fois, considérant que le mode d'utilisation de cette place devait faire l'objet d'un apprentissage progressif de part et d'autre, qui n'irait pas sans heurt. Toutefois, en septembre 2000, ce même groupe a sévi à nouveau. Il en est résulté des déprédations encore plus importantes sur l'aire de transit, parmi lesquelles le cisaille-

ment de la clôture et l'endommagement du tableau électrique, sur lequel des pontages sauvages ont été effectués en vue d'y prélever de l'énergie.

Une plainte pénale a été déposée contre le groupe concerné, dans le but d'adopter ostensiblement une "tolérance zéro" à l'encontre de ces moutons noirs qui ne respectent pas les règles pourtant communément négociées et qui font de surcroît rejallir l'opprobre sur l'ensemble des gens du voyage, dont la majorité joue le jeu.

- **La présence simultanée de deux groupes sur l'aire de transit.** La police municipale a dû intervenir à l'occasion pour empêcher ou faire cesser des bagarres entre clans rivaux impliquant parfois l'usage d'armes blanches. Une concentration de groupes doit dès lors être évitée.

V. 2000-200X : L'avenir

En dépit du problème isolé évoqué ci-dessus, l'expérience acquise durant ces deux dernières années nous a montré que la voie choisie était la bonne. La situation sera encore améliorée lorsque le nombre d'aires d'accueil dans notre canton aura passé à trois, conformément à la planification du canton du Valais. Le dispatching des différents groupes sera ainsi assuré et l'utilisation plus rationnelle des places grandement facilitée. Trois places de la taille de celle de Martigny apparaissent comme suffisantes en regard de la demande future en aires de transit dans notre canton.

Nous estimons par ailleurs que le couple "hospitalité / répression" constitue une alternative pragmatique, défendable tant sur le plan éthique que pratique. Il sera en tout cas difficile d'en contester la légitimité lorsque le règlement d'utilisation de la place, dont il serait souhaitable que la teneur soit uniforme au niveau intercantonal, aura été élaboré et pourra être remis aux intéressés par la police municipale à leur arrivée. Des règles écrites fixent les droits et incombances de manière non équivoque, ce qui est toujours souhaitable.

Résumé de la discussion

1. Finances

Plusieurs participants à la Conférence souhaiteraient que la Fondation ait davantage de ressources financières à sa disposition. L'aménagement d'emplacements par les cantons et les communes serait facilité si la Fondation pouvait leur verser plus de contributions et des contributions plus élevées. Madame Dreifuss, Conseillère fédérale, fait remarquer qu'il n'appartient pas en premier lieu à la Fondation d'aménager et de cofinancer des emplacements. Elle a plutôt pour tâche d'attirer l'attention sur des problèmes et de suggérer des solutions, comme elle le fait avec l'inventaire des emplacements et le rapport d'expertise sur la planification.

2. Préjugés et nomades

Divers participants à la Conférence ont relevé que le manque de ressources financières ne constitue pas le principal obstacle à l'aménagement de terrains, mais bien une volonté politique et les préjugés à l'égard des nomades. Peter Wettstein, Président de la Commune de Domat / Ems, a confirmé cette réaction en se basant sur ses propres expériences. La Commune de Domat / Ems avait créé un emplacement à l'intention des nomades étrangers pour remédier au camping sauvage. Dans l'ensemble, les hôtes étrangers se sont comportés correctement, même s'il subsiste quelques difficultés, p. ex. lors de l'encaissement des dépôts. Pour les deux parties, nomades et sédentaires, la situation s'est ainsi sensiblement détendue. Si la volonté d'aménager des terrains existe, il devrait être possible d'obtenir un financement.

3. Préoccupations des participants à la Conférence

Le rapport d'expertise de planification technique est apprécié. Les participants à la Conférence attendent de la Fondation qu'elle adresse des recommandations aux cantons et aux communes, et qu'elle fournisse des indications sur le nombre des nomades.

ORGANI DELLA FONDAZIONE

Consiglio di Fondazione:

Presidente:

Werner Niederer*	<i>Consiglio di Stato del Cantone Appenzello Esterno</i>	Herisau
------------------	--	---------

Vicepresidente:

Stefanie Brander*	<i>Ufficio federale della cultura (fino al 31 agosto 2000)</i>	Berna
-------------------	--	-------

Membri del Consiglio di Fondazione:

May Bittel*	<i>Missione dei nomadi</i>	Versoix
Claudio Candinas	<i>Dipartimento di giustizia, polizia e sanità del Cantone Grigioni</i>	Coira
Robert Huber*	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse</i>	Zurigo
Daniel Huber	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse</i>	Balsthal
Johann Moser-Graf	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse</i>	Geuensee
Sigisbert Lutz	<i>Associazione dei Comuni Svizzeri</i>	Berna
Max Läubli	<i>Radgenossenschaft der Landstrasse (fino al 31 dicembre 2000)</i>	Claro
Dr. iur. Markus Metz	<i>Associazione dei Comuni Svizzeri</i>	Binningen
Dr. iur. Guido Sutter	<i>Segretariato di Stato dell'economia</i>	Berna

*) Membri del Comitato

Ufficio di revisione:

Controllo federale delle finanze, Berna

Segreteria:

Dr. iur. Urs Glaus, avvocato, Unterstrasse 15, casella postale, 9001 San Gallo

Tel. 071/222 10 20, Fax 071/222 10 55

1. Attività

1.1 Quadro generale

La cultura dei nomadi è una cultura basata sul viaggio e per mantenere viva tale cultura tradizionale, i nomadi devono avere a disposizione spazi sufficienti. In Svizzera sono disponibili troppo poche aree dove possano fare tappa quando sono in viaggio e fermarsi per un periodo prolungato durante l'inverno. Nella maggior parte dei casi, inoltre, non è sicuro che le aree esistenti continueranno a poter essere usate, gli affitti sono troppo cari e le infrastrutture spesso insufficienti.

Le presenti constatazioni sul numero e sulle condizioni delle aree di sosta riassumono i risultati di un'indagine che è stata condotta nell'anno 2000 per incarico della Fondazione su tutte le aree di sosta ufficiali.

Gli appelli dei nomadi e della Fondazione a Cantoni e Comuni hanno condotto solo in singoli casi alla creazione di aree di sosta fisse o temporanee. I nomadi non si attendono da Cantoni e Comuni che le aree vengano messe gratuitamente a loro disposizione, al contrario sono pronti a pagare un affitto equo per le aree di sosta e per l'uso delle infrastrutture: è possibile gestire le aree di sosta in modo che siano autosufficienti.

Oggi i nomadi sono riconosciuti legalmente come minoranza nazionale, ma sono stati perseguitati e discriminati fino al più recente passato. Dalle esperienze del passato e dal riconoscimento legale come minoranza nazionale si devono ora trarre conseguenze per la vita quotidiana. Tenendo presenti tali fatti, il diritto dei nomadi a che vengano messe a loro disposizione le basi perché anche in futuro possano praticare la loro cultura è un diritto accertato. In concreto ciò significa che devono essere disponibili per loro aree di sosta fisse o temporanee in numero sufficiente.

1.2 Sedute del Consiglio di Fondazione

Nell'anno 2000 il Consiglio di Fondazione si è riunito otto volte, il Comitato tre volte. Altri gruppi di lavoro hanno preparato il convegno organizzato dalla fondazione il 3 novembre 2000 e seguito l'elaborazione della perizia tecnico-urbanistica.

L'attività dell'anno 2000 si è focalizzata su due punti fondamentali, e cioè l'elaborazione della perizia tecnico-urbanistica e la presa di contatto con Cantoni e Comuni al convegno del 3 novembre 2000.

1.3 Creazione di nuove aree di sosta fisse e temporanee, ampliamento delle aree esistenti

Nel 1999 il Consiglio di Fondazione ha deciso di far redarre una perizia sui bisogni dei nomadi per quanto riguarda aree di sosta fisse e temporanee. La perizia, quasi terminata, si compone essenzialmente di tre parti. Nella prima parte è contenuta un'analisi completa della situazione di fatto: per la prima volta sono state inventariate tutte le aree di sosta fisse e temporanee. La seconda parte è costituita dalla perizia vera e propria, «Nomadi e pianificazione del territorio», che illustra a Confederazione, Cantoni e Comuni i bisogni dei nomadi e le possibilità realizzabili in questa direzione a livello urbanistico. La terza parte consiste in basi di lavoro che dovrebbero sostenere il Consiglio di Fondazione nella traduzione in pratica dei risultati.

I risultati della perizia verranno presentati al pubblico nell'anno 2001.

1.4 Contatti con Cantoni e Comuni

La Fondazione è stata creata dalla Confederazione con il compito di coordinare gli sforzi di Confederazione, Cantoni e Comuni in favore dei nomadi.

Il 3 novembre 2000 la Fondazione ha organizzato a questo scopo un convegno informativo, rivolgendosi per la prima volta direttamente ai Cantoni e ai Comuni particolarmente interessati. Nel corso del convegno sono stati presentati i temi che interessano particolarmente i nomadi, si è parlato delle specifiche difficoltà incontrate nella creazione di aree di sosta fisse e temporanee, sono state illustrate sfere di conflitto e possibili soluzioni. La Fondazione organizzerà ulteriori convegni, per favorire in tal modo il dialogo tra i nomadi e i diversi organismi statali. I contributi al convegno sono stampati in appendice al presente rendiconto annuale.

2. Autorità di vigilanza sulle fondazioni e Controllo federale delle finanze

La Fondazione è sottoposta all'Autorità federale di vigilanza sulle fondazioni. Il 17 gennaio 2001 l'Autorità federale di vigilanza sulle fondazioni ha preso atto del rendiconto di gestione 1999 senza ulteriori osservazioni.

L'attività finanziaria della Fondazione è stata sottoposta a verifica dal Controllo federale delle finanze. Il 12 marzo 2001 il Controllo federale delle finanze ha comunicato che il bilancio e la contabilità sono a norma di legge e ha richiesto l'approvazione del bilancio annuale da parte dell'Autorità federale di vigilanza sulle fondazioni.

3. Conto economico e bilancio 2000

Conto economico 2000

Denominazione	Costi CHF	Ricavi CHF
Contributi della Confederazione		145'500.00
Interessi e utili di cambio realizzati		69'089.20
Progetto «Pianificazione del territorio»	67'820.25	
Altri progetti e contributi	9'052.05	
Centro di cultura nomade	20'000.00	
Onorari	80'358.00	
Gettoni di presenza e spese	37'374.00	
AVS	2'045.20	
Courtage/tassa sugli scambi etc.	4'060.40	
Spese amministrative	15'333.60	
Ufficio contabile	5'504.80	
Risultato		26'959.10
	241'548.30	241'548.30

Bilancio 2000

Denominazione	Attivi CHF	Passivi CHF
Banca	32'440.00	
Imposta federale preventiva (credito attivo)	6'972.35	
Ratei attivi	158.00	
Titoli	987'541.65	
Delimitazioni passive		1'800.00
Accantonamenti		40'000.00
Capitale della Fondazione		985'312.00
	1'027'112.00	1'027'112.00

Appendice:**Contributi al convegno della Fondazione (Berna, 3 novembre 2000)**

Cooperazione di Confederazione, Cantoni e Comuni***Ruth Dreifuss, Consigliera federale***

Sono felice di essere fra Voi oggi per promuovere lo scambio di idee con la Fondazione e con i suoi membri, come anche con i rappresentanti dei Cantoni, su un tema così importante per la società. Sono anche contenta del fatto che una tale iniziativa, un incontro nazionale tra la Fondazione e i responsabili cantonali delle questioni legate ai nomadi, si tenga oggi per la prima volta. La Fondazione mostra così di prendere seriamente il mandato affidatole dal Consiglio federale e dal Parlamento, cioè contribuire a migliorare i contatti e la coordinazione tra i diversi operatori statali responsabili per le questioni relative ai nomadi, allo scopo di elaborare insieme soluzioni ai loro problemi. Sappiamo tutti per esperienza che una tale collaborazione è centrale per i nomadi: essi devono purtroppo ancora troppo spesso constatare nella loro vita quotidiana come nessuno si senta responsabile per loro e come le varie autorità si palleggino le loro richieste e i loro problemi, poiché la loro cultura e il loro stile di vita entrano spesso in conflitto con norme legali (ripartizione del territorio in zone di destinazione, permessi di soggiorno, permessi di lavoro, obbligo scolastico), strutture sociali e norme culturali tutte basate sullo stile di vita della popolazione sedentaria.

In tutta la Svizzera c'è quindi bisogno di adottare provvedimenti volti a risolvere i problemi dei nomadi, specialmente quello della mancanza di aree di sosta fisse e temporanee. Cosa significa ciò? Significa in primo luogo che bisogna migliorare la collaborazione con i Cantoni e con i Comuni (specialmente attraverso gli organi e le istituzioni intercantonali e intercomunali). Infatti, tranne poche eccezioni (per es. entrata di nomadi stranieri in Svizzera; diritto del lavoro o rispettivamente nuova legge sul commercio ambulante; confronto con il passato dei «bambini della strada») le questioni legate ai nomadi rientrano esclusivamente sotto le competenze dei Cantoni e dei Comuni

(oltre alle aree di sosta penso in particolare alla scuola). Questo è quanto aveva indicato la Commissione per la sicurezza sociale del Consiglio nazionale già nel 1990, allorché sulla base di un rapporto di una commissione di studio del DFGP si era occupata della famigerata «Opera di assistenza per i bambini della strada» e degli attuali problemi dei nomadi. La Commissione aveva però anche spiegato che la Confederazione condivide la responsabilità concernente linee direttive e misure globali e può assumersi funzioni di coordinazione. La Commissione aveva quindi proposto la creazione di una Fondazione indipendente, basata su una legge federale, nella quale potessero collaborare le autorità a tutti i livelli e i nomadi; una Fondazione che elaborasse, in quanto organo di coordinazione nazionale, delle soluzioni comuni per le questioni relative alle aree di sosta, nonché per le questioni lavorative e scolastiche. La Fondazione costituiva un'offerta della Confederazione a Cantoni e Comuni. Gli incontri con i Cantoni più interessati, con l'Associazione dei Comuni e con l'Unione delle Città Svizzere hanno in seguito dimostrato che la creazione di una Fondazione avente compiti di coordinazione e di mediazione trovava un generale consenso. Per il DFI, al quale fu affidata la creazione della Fondazione, era importante scegliere i rappresentanti di Cantoni e Comuni in modo da stabilire effettivamente un legame con gli organi intercantonali e intercomunali e garantire così che le proposte della Fondazione avessero un'eco in tali organi. Il compito si è rivelato difficile e perciò ci è voluto qualche tempo per trovare i membri del Consiglio di Fondazione, per nominarli e perché la Fondazione nel 1997 potesse iniziare il suo lavoro. Da parte dei Cantoni, la Conferenza dei Direttori dei Dipartimenti cantonali di giustizia e polizia e la Conferenza dei Direttori dei Dipartimenti cantonali delle opere sociali hanno inviato un membro per uno nel Consiglio di Fondazione. I Comuni sono rappresentati con due membri dell'Associazione dei Comuni Svizzeri, la Confederazione attraverso l'Ufficio federale della cultura nonché attraverso il Segretariato di Stato dell'economia, i nomadi da cinque membri della Radgenossenschaft.

La Fondazione esiste ormai da tre anni. Si è constatato che la collaborazione è più difficile di quanto non ci si aspettasse. Accanto a Comuni e Cantoni che già si impegnano in favore dei nomadi (alcuni Cantoni hanno per es. costituito commissioni per le questioni relative ai nomadi: VS, VD, TI), ce ne sono altri che non accordano alcun peso alla questione. Niente cambierà se non entra in gioco la solidarietà e se sono sempre gli stessi Cantoni e Comuni a impegnarsi per le aree di sosta e a cercare di crearne di nuove.

Al contrario, una concentrazione dei nomadi in aree di sosta troppo piccole e poco numerose costituisce un carico eccessivo per i piccoli Comuni, porta a conflitti e a volte purtroppo anche alla chiusura di aree di sosta. Per es. si verificano sempre più spesso problemi con le grosse carovane di nomadi stranieri: quando Comuni e privati di buona volontà (contadini per esempio) hanno fatto delle brutte esperienze con i nomadi stranieri, non fanno più distinzioni tra nomadi che si attengono a certe regole e quelli che non lo fanno, e non concedono più a nessuno di fermarsi, come è successo per es. quest'estate nella regione Berna/Emmental. In questi casi deve intervenire la Fondazione. I suoi membri si devono impegnare ancora di più e focalizzare la loro attività sui seguenti compiti: sensibilizzazione e lavoro di persuasione a livello locale, offerte di sostegno e di contatti, forum per lo scambio di esperienze, mediazione in caso di conflitti, relazioni pubbliche, lavoro politico e collegamenti con le conferenze cantonali e altri organi intercantionali e intercomunali. Gli strumenti ci sono, ora bisogna utilizzarli, e in maniera mirata.

Le aspettative poste nella Fondazione sono grandi, non solo da parte dei nomadi, ma in particolare anche da parte dei Cantoni e dei Comuni. La Fondazione stessa non può creare aree di sosta, ma può mobilitare le energie e la buona volontà. Coordinazione e collaborazione sono possibili se tutti i livelli statali rappresentati nella Fondazione si assumono le loro responsabilità e sfruttano le proprie aree competenza meglio di quanto fatto finora. Solo in tal modo si riusciranno a raggiungere soluzioni stabili per migliorare la situazione delle aree di sosta. La Fondazione da sola non può ottenere niente, essa deve poter formare una rete di esperti e di contatti, a livello cantonale e comunale, che collaborino con essa e che essa possa sostenere e aiutare.

In tal senso il DFI si augura che il presente convegno sia il punto di partenza per un regolare scambio di esperienze e che possa costituire uno stimolo per una migliore coordinazione e per il sostegno reciproco.

Compiti della Fondazione

Werner Niederer, Consigliere di Stato AR, Presidente del Consiglio di Fondazione

1. Il 7 ottobre 1994 il Parlamento federale ha deciso di creare, per mezzo di una legge federale, una Fondazione di diritto privato dal nome «Un futuro per i nomadi svizzeri» per assicurare e migliorare le condizioni di vita della popolazione nomade, nonché per preservarne l'identità culturale.

Successivamente, il 1° maggio 1997, la Confederazione Elvetica ha creato la Fondazione. Il primo Consiglio di Fondazione è stato scelto dal Dipartimento federale dell'interno, che me ne ha affidata la presidenza, e ha tenuto la sua riunione costitutiva il 19 giugno 1997. Nel Consiglio di Fondazione, composto da 11 persone, sono rappresentati accanto a cinque esponenti dei nomadi, i Cantoni, i Comuni e la Confederazione. Il Consiglio di Fondazione ha nominato segretario il dottor U. Glaus, avvocato, di San Gallo.

2. La Fondazione ha i seguenti obiettivi:
 - incoraggiare la collaborazione intercantonale e intercomunale per quanto riguarda la creazione e l'amministrazione di aree di sosta fisse e temporanee per la popolazione nomade svizzera
 - incoraggiare la citata collaborazione allo scopo di facilitare lo svolgimento dell'attività lavorativa della popolazione nomade
 - incoraggiare la collaborazione per quanto riguarda la formazione scolastica

- promuovere misure generali che conducano a una maggiore comprensione delle condizioni di vita della popolazione nomade in Svizzera nonché ad assicurare e a migliorare tali condizioni.
3. La Confederazione Elvetica ha destinato alla Fondazione un patrimonio di un milione di franchi, da investire e amministrare secondo principi commerciali. Inoltre la Confederazione versa contributi annuali e ha anche previsto che la Fondazione potesse accettare donazioni.
 4. All'inizio del suo lavoro il Consiglio di Fondazione si è visto confrontato con un fenomeno particolare, cui vorrei brevemente accennare nel quadro della mia relazione, in quanto potrebbe essere di rilievo anche per voi nel vostro lavoro in quanto partecipanti al convegno.

I membri del Consiglio di Fondazione che non sono nomadi hanno dovuto ben presto riconoscere che diversi procedimenti, soprattutto quelli statali o rispettivamente amministrativi, non sono facilmente comprensibili per i nomadi. Ritengo anche, e spero di non ferire con questa mia affermazione i nomadi oggi presenti, che per non pochi nomadi il districarsi tra le informazioni scritte non sia sempre facile. In particolare ho anche notato, all'inizio della mia attività nel Consiglio di Fondazione, che i rappresentanti dei nomadi in tale organo usavano molto spesso i loro telefoni cellulari. Nel frattempo, permettetemi anche quest'osservazione, i telefoni cellulari hanno trionfato anche presso la popolazione sedentaria. A questo si aggiunge il fatto che non pochi nomadi ogni tanto tornano in contatto con il loro passato, fatto per il quale noi che facciamo parte della popolazione sedentaria dobbiamo, a mio parere, mostrare comprensione.

Per questi motivi nel Consiglio di Fondazione si è trattato anzitutto di trovare una lingua comune, impresa che non è stata facile. Oggi sono tuttavia convinto che ciò ci sia riuscito molto bene. Vorrei invitare tutti voi, in quanto partecipanti al

convegno, a essere coscienti della problematica da me illustrata ogni volta che in futuro avrete contatti con i nomadi e a dedicarvi un'attenzione particolare.

5. Nel Consiglio di Fondazione si è visto ben presto quali sono i principali punti dolenti per i nomadi. Lasciatemeli enunciare in breve:

- aree di sosta fisse
- aree di sosta temporanee
- possibilità di lavoro
- questioni scolastiche

Soprattutto nel campo delle aree di sosta fisse e temporanee e della legislazione in campo del commercio ambulante il Consiglio di Fondazione ha già potuto fare molto. In proposito sarete informati brevemente dal prossimo relatore.

6. Il Consiglio di Fondazione è cosciente di non poter assolvere solo con la propria azione individuale i compiti assegnatigli: ha bisogno della collaborazione dei Comuni, dei Cantoni e anche della Confederazione. Ritengo che assolvere i compiti della Fondazione costituisca un lavoro utile, un lavoro che, non da ultimo sulla base di quanto accaduto in passato, dovremmo affrontare insieme e insieme portare a termine, più o meno felicemente.

Considero la Vostra presenza al convegno odierno come un indizio del fatto che il Consiglio di Fondazione potrà contare anche in futuro sulla vostra collaborazione.

Attività della Fondazione

Urs Glaus, Segretario della Fondazione

1. Scopo della Fondazione

L'attività della Fondazione deve essere orientata al fine descritto nel suo atto costitutivo, come anche illustrato poco fa dal signor Niederer. I suoi compiti devono essere volti ad assicurare e migliorare le condizioni di vita e la particolarità culturale dei nomadi in quanto minoranza. La cultura dei nomadi è caratterizzata da uno stile di vita basato sul viaggio e dall'esercizio di attività tipiche e tradizionali. I nomadi possono mantenere il loro stile di vita tradizionale, tipico della loro cultura, solo se hanno a disposizione spazi sufficienti, infatti sono in condizione di esercitare le loro attività lavorative solo se possono occupare determinati spazi vitali. Da tale analisi della loro condizioni di vita conseguono gli attuali punti focali per l'attività della Fondazione: anzitutto la Fondazione deve assicurare l'esistenza delle aree attuali e crearne di nuove. Una seconda importante attività è il confrontare i problemi particolari sollevati dai nomadi stranieri. Un ulteriore punto è chiarire lo status legale dei nomadi.

2. Aree di sosta

Presso la Fondazione così come presso la Radgenossenschaft siamo quotidianamente confrontati con il problema della mancanza di spazio per aree di sosta fisse e temporanee per i nomadi. Le aree di sosta fisse sono aree dove i nomadi passano l'inverno, mentre sulle aree di sosta temporanee si fermano per alcuni giorni o alcune settimane tra primavera e autunno, per esercitare da lì la loro attività lavorativa. Da decenni la Radgenossenschaft si sforza di trovare più aree di sosta, ma purtroppo oggi dobbiamo constatare che continuano a essercene troppo poche, e quelle che ci sono sono insufficienti dal punto di vista qualitativo. Spesso alle richieste dei nomadi si obietta dicendo che non ci sono terreni, che i terreni esistenti non sono situati nella area di utilizzo adatta o che le loro esigenze non si

conciliano con quelle dei vicini. Il Consiglio di Fondazione è giunto alla conclusione che a tali argomenti generici si può rispondere solo con una vasta indagine specialistica sullo stato di cose esistente e con le proposte di soluzione di un esperto neutrale. Visto che in passato non è stato abbastanza formulare i bisogni dei nomadi come minoranza etnica, è necessario presentare in tale perizia la gravità delle condizioni in cui essi vivono.

In questo contesto vorrei citare un argomento che viene opposto in modo ricorrente ai nomadi quando si aspettano da Cantoni o da Comuni un atteggiamento più attivo e un aiuto per la ricerca di terreni: si argomenta che nemmeno alle persone sedentarie vengono messi a disposizione appartamenti o terreni. Chi ragiona in tal modo dimentica che la stessa popolazione sedentaria ha per decenni discriminato e svantaggiato i nomadi. Anche la pianificazione del territorio, che pretende di rilevare tutti i bisogni degli esseri umani in materia di spazio, ha semplicemente ignorato i nomadi. Opporre tale argomento a una minoranza svantaggiata è sbagliato dal punto di vista storico e dal punto di vista etico-legale significa fingere una parità di trattamento che non è mai stata praticata.

3. Nomadi stranieri

Nel 1998 il Dipartimento federale dell'interno ha richiesto alla Fondazione di redigere una relazione sul problema specifico rappresentato dalla sosta di nomadi stranieri in Svizzera. La Fondazione si è assunta questo compito, perché spesso anche Comuni e Cantoni non fanno distinzioni fra nomadi stranieri e nomadi svizzeri, con il risultato che un'immagine negativa ricade sui nomadi svizzeri. La Fondazione ha proposto nel suo rapporto al DFI un intero pacchetto di misure. In primo luogo si invitano Cantoni e Comuni a mettere a disposizione aree di sosta anche per nomadi stranieri: tale proposta ha origine nella persuasione che i nomadi stranieri attraversano la Svizzera, che ci siano aree a disposizione o no; se essi arrivano comunque e se è vero che il contatto con la popolazione sedentaria è a volte conflittuale, allora offrire loro degli spazi adatti sarebbe la cosa più semplice e darebbe origine a meno conflitti che non lasciar loro occupare dei terreni a caso, provocando così inevitabili frizioni.

Un problema segnalato regolarmente con particolare riguardo ai nomadi stranieri è il fatto che essi lasciano le aree di sosta dove si sono fermati in uno stato disastroso. La Fondazione ritiene che tale problema si possa risolvere richiedendo una cauzione sufficiente e installando cassonetti per la spazzatura e impianti igienici mobili.

4. Garanzie legali per i nomadi

I nomadi sono riconosciuti come minoranza culturale nella Convenzione quadro del Consiglio d'Europa per la protezione delle minoranze nazionali. Tale Convenzione è stata ratificata dalla Svizzera nel 1998. Con l'entrata in vigore della nuova Costituzione, il 1° gennaio 2000, si pone la questione se da essa derivi un diritto alla protezione e al mantenimento dell'identità culturale. Nel nostro Stato i nomadi sono una minoranza e il fatto che nel passato siano stati discriminati e ignorati ha un peso rilevante. Lo status giuridico dei nomadi in quanto minoranza non è ancora stato chiarito. Nel corso del prossimo anno la Fondazione vuole raccogliere contributi sulla situazione giuridica dei nomadi dal punto di vista della Costituzione e del diritto internazionale. Sulla base dei risultati il Consiglio di Fondazione deciderà le ulteriori attività.

Nei prossimi anni la Fondazione lavorerà principalmente alla traduzione in pratica delle conclusioni della perizia tecnico-urbanistica e al miglioramento dello status dei nomadi dal punto di vista giuridico.

Compiti della *Radgenossenschaft* e questioni di interesse per i nomadi

Robert Huber

membro del Consiglio di Fondazione, Presidente della Radgenossenschaft

1. Breve presentazione della *Radgenossenschaft der Landstrasse*

La *Radgenossenschaft der Landstrasse*, fondata nell'anno 1975, riconosciuta e sovvenzionata dalla Confederazione, è l'organizzazione che raggruppa i nomadi svizzeri (*Jenisch*), impegnandosi per migliorare le condizioni di vita di questa minoranza etnica del nostro Paese.

2. Collaborazione con la Fondazione «Un futuro per i nomadi svizzeri»

La collaborazione con la Fondazione è molto positiva. La Fondazione ha aiutato concretamente la *Radgenossenschaft* nella questione delle patenti di commercio, nella problematica dei nomadi stranieri in Svizzera, si è impegnata anche a livello politico in nostro favore quando singole famiglie avevano dei problemi ed è un partner importante nel lavoro con lo studio di urbanistica. Il rapporto di fiducia instauratosi nel frattempo è la base ottimale per una fruttuosa collaborazione.

3. Questioni che interessano attualmente i nomadi

- Possibilità legali di sosta:

Uno spazio vitale per la popolazione nomade non è oggi previsto nell'attuale legislazione edilizia e urbanistica, sebbene il diritto dei nomadi a tale spazio sia stabilito per legge. Purtroppo l'opinione corrente in alcuni Cantoni è che altri dovrebbero impegnarsi per ottenere aree di sosta fisse e temporanee legali; alle nostre richieste di appuntamento per un colloquio non si risponde nemmeno. In seguito a tale atteggiamento l'unica possibilità che resta ai nomadi svizzeri è spesso l'illegalità, con la conseguenza che in alcune località si arriva a un'escalation delle ostilità. In questi casi è urgente trovare una soluzione per rendere possibile la convivenza della popolazione sedentaria e di quella nomade nella tolleranza reciproca.

- Aiuto in campo sociale e legale:

La nostra sfera di competenza si è ampliata, perché ci sono sempre più famiglie che si rivolgono a noi in cerca di appoggio in caso di problemi sociali e legali. In molti casi consultare un avvocato sarebbe molto utile, ma purtroppo i nostri mezzi finanziari non ce lo permettono.

4. Collaborazione con altre organizzazioni

La collaborazione con l'organizzazione evangelica Missione nomade e con il Centro di cultura nomade funziona bene.

Perizia tecnico-urbanistica

Thomas Eigenmann, urbanista FUS, San Gallo

1. I nostri compiti

Oggetto della perizia sono gli spazi vitali dei nomadi in Svizzera, in particolare la questione centrale è come mantenere spazi vitali consoni alle esigenze culturali dei nomadi, e come crearne di nuovi, nel quadro della vigente normativa in materia di pianificazione del territorio. Per realizzare tali obiettivi si devono anzitutto conoscere i bisogni dei nomadi per quanto riguarda gli spazi, inoltre si deve indicare come si possano soddisfare tali bisogni con gli strumenti della pianificazione del territorio.

Non verranno invece toccati dalla perizia altri problemi dei nomadi, come per esempio i problemi scolastici o quelli legati alle patenti di commercio nonché il problema dei nomadi stranieri che attraversano la Svizzera.

L'elaborazione della perizia si compie in due tappe: nella prima fase, sulla base di materiali a disposizione o facilmente raccogliabili, si vuole creare una visione d'insieme, la più articolata possibile, che fornisca anche dei primi risultati rispetto ai problemi sollevati. In una seconda fase i problemi essenziali verranno approfonditi in modo mirato e la perizia verrà completata.

Mentre la prima fase è conclusa, attualmente siamo nel pieno della seconda fase. I risultati che ora illustrerò sono quindi solo risultati provvisori.

2. Analisi della situazione attuale

Sulla base del materiale che abbiamo attualmente a disposizione, e cioè una breve indagine presso gli Uffici cantonali per la pianificazione del territorio e presso l'allora Ufficio federale per la pianificazione del territorio nonché due interviste, una alla Fondazione «Un futuro per i nomadi svizzeri» e l'altra alla *Radgenossenschaft*, sono emersi tra l'altro i seguenti elementi sulla situazione attuale:

- Le esigenze dei nomadi quanto a spazi abitativi sono ampiamente note:
 - Lo stile di vita dei nomadi necessita di spazi, perché oltre a viaggiare sulle strade, essi soprattutto si fermano nelle aree di sosta fisse e temporanee.
 - I nomadi vorrebbero viaggiare in Svizzera legalmente e senza dare nell'occhio. Per fare ciò hanno però bisogno di una rete di aree di sosta fisse e temporanee in numero sufficiente: tale rete oggi non esiste.
 - Gli spostamenti sono la base dell'esistenza economica dei nomadi, perciò essi hanno bisogno, nel bacino di utenza del loro lavoro, di aree di sosta temporanee sulle quali si possa abitare e lavorare almeno per un mese.
 - Le aree di sosta fisse invece dovrebbero essere utilizzabili tutto l'anno come luogo abitativo e lavorativo. Sono necessarie in quelle regioni alle quali i nomadi si sentono particolarmente legati.

- Accanto all'evidente mancanza di aree di sosta fisse e temporanee, nella maggior parte delle aree esistenti non c'è un'infrastruttura dignitosa e manca una garanzia a lungo termine che l'area continuerà a esistere.

- La maggioranza dei Cantoni si è già confrontata con il problema dei nomadi, tuttavia più per sostenere e consigliare i Comuni che per una propria attività di pianificazione. Solo in pochi Cantoni si tiene conto in modo specifico dei bisogni dei nomadi a livello di strumenti di pianificazione cantonale o comunale. Nella maggior parte dei Cantoni si ha un'idea molto vaga, o non si ha proprio idea, di come includere i bisogni dei nomadi nella normativa cantonale in materia di pianificazione del territorio.
- Essenzialmente l'attuale normativa in materia di pianificazione del territorio non si contrappone alle esigenze dei nomadi. Anche gli esistenti strumenti della pianificazione del territorio sono perlomeno orientati per trovare soluzioni adeguate per le esigenze dei nomadi quanto ad aree di sosta. I problemi non risiedono tanto negli strumenti a disposizione della pianificazione del territorio, quanto nella loro applicazione pratica.
- Tra le difficoltà incontrate più spesso nella creazione di aree di sosta fisse e temporanee si citano soprattutto il reperimento di terreni adatti nonché l'accettazione dei nomadi da parte della popolazione residente.
- I bisogni dei nomadi non si possono soddisfare solo con i mezzi della pianificazione del territorio: c'è anche bisogno di una vasta campagna per influenzare l'opinione pubblica in modo che i pregiudizi sui nomadi diminuiscano.
- Il soggiorno di nomadi stranieri su aree di sosta temporanee in Svizzera influisce spesso in modo negativo su come la popolazione vede i nomadi. I nomadi stranieri sono poco familiari con gli usi del nostro Paese e a volte lasciano nel caos le aree di sosta temporanee utilizzate.

3. Concezione

In Svizzera i nomadi costituiscono una minoranza contraddistinta da una cultura vecchia di secoli e si differenziano nel loro stile di vita dalla maggioranza della popolazione, sedentaria. Tale stile di vita è caratterizzato da tre attività principali, che si traducono anche in esigenze relative allo spazio:

- **Abitazione**

I nomadi conoscono due tipi di abitazione: quella in un'area di sosta fissa, che occupano tutto l'anno, dove hanno la residenza e dove i loro bambini frequentano le scuole e quella in aree di sosta temporanee, che usano solo d'estate e dove si fermano solo un mese circa, per poi cambiare località varie volte. Il loro tradizionale stile di vita dipende essenzialmente dalla presenza di aree di sosta fisse e temporanee.

- **Lavoro**

I nomadi sono artigiani che si spostano con il loro lavoro. Nel far ciò si fermano in aree di sosta temporanee e da lì vanno a visitare i loro clienti locali. Per poter continuare a svolgere il loro lavoro nel modo tradizionale hanno bisogno di una rete di aree di sosta temporanee distribuita in tutta la Svizzera.

- **Il viaggio**

Nel viaggiare i nomadi non si differenziano dal resto della popolazione: le loro esigenze in fatto di rete stradale sono identiche. Per quanto riguarda tale ambito non sussiste alcuna necessità di azione specifica.

Sulla base di tali esigenze una concezione riguardante lo spazio per i nomadi deve contenere orientamenti sulle richieste in tema di aree di sosta fisse e temporanee e sulla distribuzione di tali aree in Svizzera, nonché le necessarie indicazioni sulle competenze per realizzare tali richieste a livello di pianificazione del territorio.

Nella perizia verranno poi definite le specifiche richieste per quanto riguarda aree di sosta fisse e temporanee. In base alle diverse forme di proprietà possibili verranno descritti sette tipi, tra i quali anche la sosta spontanea (area di sosta non ufficiale senza vere e proprie infrastrutture) e l'area di sosta temporanea per nomadi stranieri.

Per il resto la concezione illustra la distribuzione geografica delle aree di sosta fisse e temporanee già esistenti e di quelle che sarebbero necessarie. Ci dovrebbe essere un'area di sosta fissa a disposizione per circa il 60 % di tutti i nomadi attivi; per il restante 40 % dei nomadi non vengono proposte aree di sosta fisse partendo dal presupposto che per il momento non ne hanno bisogno, in quanto essi d'inverno continuano ad abitare in appartamenti. Nelle aree di sosta temporanee invece dovrebbe esserci una piazzola a disposizione di ogni nomade attivo. La distribuzione geografica si orienta sulle regioni alle quali i nomadi si sentono particolarmente legati, sui principali bacini di attività nonché sulle aree lungo le strade più frequentate dai nomadi. Sarà possibile quantificare il bisogno reale di aree di sosta fisse e temporanee dopo le ulteriori ricerche della seconda fase della perizia, in quanto ci sono incertezze sul numero dei nomadi e anche l'offerta attuale di aree solleva ancora alcune questioni.

Inoltre la concezione definisce come dovrebbe essere organizzato lo spazio in Svizzera dal punto di vista della pianificazione del territorio, affinché si creino spazi vitali sufficienti per i nomadi, consoni alla loro cultura. Si tratta di una sfida per i diversi attori che dovrebbero assolvere i compiti più vari: da un lato, in base alla legge sulla pianificazione del territorio, sono Confederazione, Cantoni e Comuni ad avere l'obbligo della pianificazione e a dover tener conto in essa dei

bisogni della popolazione, e quindi anche dei nomadi. Dall'altro lato sono la Fondazione «Un futuro per i nomadi svizzeri», la Radgenossenschaft nonché i singoli nomadi che devono contribuire a dar voce ai bisogni dei nomadi di fronte alla comunità e agire ognuno nel proprio campo. La concezione definisce inoltre quali attori devono assolvere quali compiti con quali strumenti. I compiti principali spettano a Cantoni e Comuni, mentre la Confederazione, viste le sue limitate competenze nel campo della pianificazione del territorio, si deve concentrare soprattutto sul lavoro di controllo, coordinazione e informazione.

4. Realizzazione della concezione

Non esiste un'unica strada giusta per creare nuove aree di sosta fisse e temporanee o per migliorare le aree esistenti. Non c'è nemmeno una via che conduca sicuramente al successo, visto che le esigenze dei nomadi quanto a spazi sono in concorrenza con altri svariati bisogni. È necessario tener conto delle diverse realtà regionali, tuttavia siamo convinti che con strategie comuni, che lascino spazio a diversi tipi di provvedimenti, ci si può avvicinare all'obiettivo fondamentale di creare sufficienti spazi per i nomadi svizzeri, consoni alla loro cultura.

Sulla base delle precedenti considerazioni la perizia propone tre strategie fondamentali, che possono essere perseguite contemporaneamente e che sono suddivise nei seguenti campi d'azione:

- presa di coscienza della vita dei nomadi come base fondamentale per il generale miglioramento della situazione dei nomadi svizzeri per quanto riguarda gli spazi abitativi con il seguente campo d'azione:
 - rendere noti i bisogni dei nomadi per quanto riguarda gli spazi abitativi.
- le esigenze dei nomadi quanto a spazi abitativi diventano parte integrante della pianificazione del territorio attraverso il sistematico inserimento di tali bisogni nella pianificazione del territorio con i seguenti campi d'azione:

- tener conto delle esigenze dei nomadi quanto a spazi abitativi nei piani direttori cantonali
 - tradurre i bisogni dei nomadi quanto a spazi abitativi nella legislazione
 - tener conto delle esigenze dei nomadi quanto a spazi abitativi nei piani di utilizzo.
- creare un numero sufficiente di aree di sosta fisse e temporanee con il seguente campo d'azione:
 - realizzare e mantenere un numero sufficiente di aree di sosta fisse e temporanee.

5. Completamento della perizia

Attualmente viene approfondito il piano urbanistico, contemporaneamente bisogna chiarire qual è la domanda effettiva di aree di sosta fisse e temporanee. I dati a disposizione finora sul numero dei nomadi attivi sono imprecisi e lasciano il campo aperto a speculazioni, che possono mettere in dubbio il fabbisogno rilevato nell'indagine. Anche l'attuale disponibilità di aree di sosta fisse e temporanee è nota solamente in modo approssimativo: tra i dati forniti dai Cantoni e quelli dei nomadi sussistono diverse contraddizioni. Per chiarire l'attuale disponibilità di aree di sosta fisse e temporanee verrà svolta un'indagine a livello locale.

Per il resto le strategie per l'applicazione pratica della concezione verranno integrate da un programma di realizzazione della Fondazione per i prossimi anni, da una concezione relativa all'informazione nonché da un'analisi dei costi per aree di sosta fisse e temporanee. Si prevede di completare la perizia all'inizio dell'anno prossimo.

Desideri ed esperienze dei Comuni

Peter Wettstein, Sindaco del Comune di Domat/Ems

1. Gli antecedenti

Il nostro Comune è situato sulla N13 nella Valle del Reno, vicino a Coira, e quindi su un'importante via di comunicazione che conduce al Sud attraverso il Passo del San Bernardino. Ciò spiega probabilmente come da molti anni il nostro Comune venga ricorrentemente visitato da nomadi, in genere per breve tempo. E da molti anni – fra i miei atti, i primi risalgono all'inizio degli anni Ottanta – tali visite di nomadi danno da fare alle nostre autorità comunali. Con aspre parole si è lamentato «lo stato di cose insostenibile nei boschi del Comune...» e per mezzo del Sindaco si è redatta una «risoluzione» da inviare al governo cantonale, risoluzione nella quale si richiedeva il sostegno della polizia cantonale per applicare le misure previste. In ogni caso senza che questo importante documento provocasse conseguenze degne di nota.

Alla fine del 1992 il mio predecessore, allora anche avvocato e membro del consiglio municipale del nostro Comune, fu incaricato di redigere una perizia sulla situazione legale in caso di sosta di nomadi sul nostro territorio comunale. Il motivo determinante era tra l'altro la dolente esperienza per cui il nostro Comune continuava a dover accogliere i nomadi stranieri, benché due Comuni confinanti avessero creato con l'aiuto del Cantone aree di sosta fisse, a disposizione però solo dei nomadi svizzeri. La perizia terminava con la constatazione che il tentativo di scacciare i nomadi era foriero di conflitti e che il modo di procedere più corretto consisteva probabilmente nella creazione di un'area di sosta temporanea.

2. La soluzione

Ben presto si ebbe l'occasione di tradurre in pratica tale idea. All'inizio del 1993 il dottor Brunner fu eletto sindaco e una delle sue prime attività fu la proposta al governo cantonale di creare un'area di sosta temporanea per circa 15 roulotte e relative auto, sempre che il Governo cantonale si assumesse parte dei costi e fosse disposto ad assicurare il proprio appoggio nel caso in cui i nomadi occupassero illegalmente altre aree del Comune. Dopo avere un po' tergiversato l'area fu creata poco tempo dopo e messa in funzione, solo l'installazione delle strutture igieniche si prolungò ancora per molto tempo.

3. Valutazione sulla base della situazione attuale

Sulla base della situazione attuale si può constatare come tale soluzione si sia rivelata valida da tutti i punti di vista. L'area, molto vicina alla N13, ma situata a circa due chilometri dal paese, viene regolarmente utilizzata da nomadi stranieri, spesso senza che la popolazione del villaggio lo noti. Proprio grazie all'esistenza di quest'area negli anni scorsi è avvenuto per fortuna molto di rado che i nomadi occupassero altre zone.

A cosa si deve attribuire tale successo?

- Chiaramente l'area creata risponde sufficientemente ai bisogni dei nomadi.
- A quanto pare nella zona circostante ci sono abbastanza aree di sosta temporanee e fra loro i nomadi si attengono di regola a una certa disciplina.

- Abbiamo adottato misure edilizie per rendere impossibile l'accesso a tutte le altre aree, in modo che anche per visitatori non molto disciplinati sarebbe abbastanza difficile trovare un altro luogo di sosta più o meno adatto.
- Grazie all'esteso controllo del traffico di passaggio da parte della polizia cantonale sappiamo in genere in anticipo quando i nomadi sono in movimento e possiamo adottare determinate misure preventive.
- La polizia cantonale ci appoggia in modo efficace nel controllo dei nomadi presenti.

Cosa auspichiamo?

- Quando si verifica lo stesso un'infrazione e un gruppo di nomadi non si attiene alle regole, è molto difficile, se non impossibile, applicare il diritto. Con molta delusione ho dovuto prendere atto del fatto che la buona volontà è senz'altro presente, ma le possibilità di applicazione dei mezzi in sé disponibili in pratica sono molto scarse. Affinché si continui in armonia sono perciò decisive la buona volontà e la disciplina dei nomadi.
- La pulizia lascia a desiderare in misura spaventosa: dopo ogni visita il nostro gruppo di lavoro deve rimuovere rifiuti, sporcizia ed escrementi in quantità indescrivibile.
- Un rimborso per l'utilizzo dell'area e per l'eliminazione dei rifiuti resta spesso un pio desiderio, benché i nostri impiegati comunali cerchino testardamente a più riprese di riscuotere tali soldi e nonostante il comportamento molto arrogante dei nostri «ospiti».
- Anche in questo caso sarebbe richiesta un po' di solidarietà da parte dei nomadi.

Strategie per accogliere i nomadi – Decisioni del Comune di Martigny e del Cantone Vallese

Yves Cottagnoud, collaboratore legale del Comune di Martigny

I. Fino al 1996: assenza di una linea politica precisa

La situazione nel 1996

L'arrivo di nomadi a Martigny non era stato fino a questa data oggetto di particolare attenzione. Nel caso di difficoltà legate alla loro presenza si preferiva reagire a seconda del caso, senza alcuna garanzia che gli stessi problemi non si ripetessero l'anno successivo o, più tardi, con un altro gruppo.

La mancanza di una strategia globale rendeva impossibile anticipare le potenziali difficoltà e prevenirle ricorrendo a mezzi tradizionali e limitati, quali barriere e altri ostacoli destinati a impedire fisicamente l'accesso con veicoli ai settori «delicati».

Il problema: il punto di vista delle autorità

Così i nomadi si stabilivano in generale sul parcheggio del cimitero e sui terreni privati limitrofi. Occupavano anche il parcheggio del CERM (Centro per le esposizioni, riunioni e manifestazioni di Martigny), situato nelle immediate vicinanze del centro città. Non era tuttavia possibile che tale situazione perdurasse, in quanto:

- da un lato si tengono al CERM numerosissime manifestazioni, tra l'altro la Fiera vallesana (135 000-140 000 visitatori), Agrovina, Swissalpina per citarne solo alcune, nonché le rappresentazioni dei diversi circhi svizzeri o stranieri. L'importanza di tali manifestazioni non permetteva alle autorità di correre il rischio che il loro regolare svolgimento fosse ostacolato da un giorno all'altro dall'improvviso stazionamento di un grande numero di veicoli;
- dall'altro lato la vicinanza del centro città avrebbe potuto mettere alle prese la popolazione locale con gli usi dei nomadi, a volte molto differenti da quelli locali, e

in seguito a ciò avrebbero potuto originarsi alcune inevitabili e indesiderate «frizioni».

Il problema: il punto di vista della popolazione

Le lamentele della popolazione riguardavano principalmente danni alla proprietà: i luoghi dove i nomadi si installavano dopo la loro partenza venivano perlopiù lasciati in uno stato deplorabile. Una grande quantità di sporcizia (rifiuti o escrementi) restava a giacere nei luoghi pubblici e sui limitrofi terreni privati. I reclami erano particolarmente energici quando tali abusi concernevano l'entrata del cimitero, e a volte addirittura il cimitero stesso, o anche luoghi molto popolari per passeggiate.

Nei club sportivi e anche nel campeggio ci si lamentava dell'uso non autorizzato degli impianti igienici: in tali luoghi comparivano gruppi piuttosto numerosi di nomadi che facevano la doccia senza pagare, impedendo a lungo alla restante clientela l'uso degli impianti e lasciandoli generalmente in uno stato deplorabile.

Anche gli edifici pubblici hanno conosciuto le stesse disavventure dei privati: per esempio i nomadi hanno fatto il bagno ad animali domestici nei lavabi del centro scolastico che era stato messo a loro disposizione. I centri commerciali si lamentavano per il fatto che i nomadi consumavano nei negozi merci in vendita che non avevano pagato, abbandonando sul posto gli imballaggi.

Le autorità comunali non potevano far altro che prendere nota di tali ripetute lamentele, la cui lista non è sicuramente esaustiva, e dare alcuni consigli se non per evitare, per limitare almeno il verificarsi di tali spiacevoli fatti.

II. 1996-1997: il cambiamento

L'impulso

Visto il crescere dell'insoddisfazione, il Comune di Martigny ha deciso di agire invece di limitarsi a reagire. Per fare ciò il problema doveva essere affrontato alla radice, in maniera preventiva. La soluzione risiedeva nel rispetto reciproco tra la popolazione locale e i

nomadi, rispetto fondato sulla percezione delle differenze viste come una ricchezza e non come un difetto.

Si è deciso di dotare delle infrastrutture necessarie un terreno del quale i nomadi avevano in precedenza richiesto l'uso. Tale area di sosta temporanea avrebbe dovuto essere a una distanza sufficiente dal centro della città, da un lato per evitare ingorghi risultanti immancabilmente dallo stazionamento di un grande numero di veicoli, dall'altro per dare spazio alla coesistenza pacifica di due culture e modi di vita differenti, che altrimenti, se confinati in uno spazio troppo esiguo, avrebbero originato una minore tolleranza reciproca.

Il metodo seguito

La concretizzazione del progetto passava per il contatto preventivo con i nomadi. Il Comune voleva sapere i loro desideri per quanto riguardava equipaggiamento e infrastrutture, per poterne dotare definitivamente l'area interessata.

A tal fine il Comune di Martigny ha contattato i pastori Bittel e Finance. La collaborazione si è rivelata molto fruttuosa, perché:

- da un lato queste due persone conoscono molto bene la cultura dei nomadi e i diversi gruppi che attraversano la Svizzera. Così hanno potuto esprimersi con conoscenza di causa e consigliare saggiamente la nostra amministrazione, che non conosceva abbastanza la cultura dei nomadi;
- d'altra parte e soprattutto essi offrono il doppio vantaggio di godere di uno status particolare, visto che i loro consigli sono accettati non solo dal Consiglio federale, ma anche dai nomadi. Il loro ruolo di mediatori non poteva essere trascurato nell'elaborazione di un tale progetto.

Grazie a queste due persone le trattative con i nomadi si sono svolte per il meglio.

I progetti del Cantone Vallese

Anche il Cantone Vallese si è interessato del problema e non è rimasto inattivo. Nel settembre 1996 un gruppo di lavoro ad hoc ha presentato la sua relazione al Servizio per la pianificazione del territorio. Il gruppo di lavoro raccomandava la creazione di tre aree di sosta temporanea nel nostro cantone, da realizzare in tre tappe:

- prima tappa: creazione di un'area di sosta temporanea tra Sion e Sierre (Vallese centrale);
- seconda tappa: creazione di un'area di sosta temporanea nella regione Raron-Visp (Alto Vallese);
- terza tappa: creazione di un'area di sosta temporanea nei dintorni della città di Martigny (Basso Vallese).

La prima tappa era concepita come progetto pilota, da valutare in seguito. I risultati di tale valutazione avrebbero dovuto determinare le modalità di realizzazione della seconda e della terza tappa.

Il gruppo di lavoro raccomandava anche la nomina di un rappresentante riconosciuto dai nomadi e del suo sostituto: queste due persone avrebbero dovuto assumersi la responsabilità del controllo sull'utilizzo dell'area nonché dei contatti fra gli interessati e funzionari della polizia comunale responsabili per le aree in questione.

Il gruppo raccomandava infine la compilazione di un regolamento per l'utilizzo delle aree, l'intensificazione della collaborazione tra cantoni al fine di elaborare una normativa comune e orientata sulla prassi per quanto riguarda l'accoglimento dei nomadi (durata della sosta, formalità, affitti, ecc.) e una speciale considerazione per l'attività lavorativa dei nomadi nella legge cantonale sull'esercizio del commercio e delle professioni ambulanti.

L'occasione di Martigny

La prima tappa prevedeva la creazione di un'area di sosta temporanea presso Granges, nel comune di Sierre, ma tale area per motivi vari non poté essere realizzata. Su proposta del Comune di Martigny, che già allora aveva raccolto un voluminoso dossier, il

Consiglio di Stato nel dicembre 1997 modificò l'ordine delle priorità e decise la creazione della prima area a Martigny. Il Cantone mise a disposizione del comune di Martigny un credito di Fr. 100'000.- per sostenere il finanziamento e la realizzazione di tale area, destinata così a diventare il primo progetto pilota a livello cantonale.

III. 1998-1999: la realizzazione dell'area di sosta

I desideri dei nomadi...

I nomadi hanno comunicato al comuni loro desideri in materia di infrastrutture attraverso il pastore Bittel, che in qualità di mediatore ha informato il comune. Tali desideri si sono rivelati molto modesti: sono stati richiesti solo impianti igienici, la cui entrata però fosse dissimulata allo sguardo. Non furono formulate altre richieste, come per es. l'installazione di panchine, tettoie o parchi giochi per i bambini.

... e la loro realizzazione da parte del Comune di Martigny

La superficie è stata asfaltata tramite semiimpregnazione; sono stati installati due impianti igienici e inoltre un cassonetto per la raccolta dei rifiuti. L'area è inoltre equipaggiata con acqua corrente potabile, è allacciata alla rete elettrica e dispone di un'illuminazione notturna.

La superficie messa a disposizione misurava originariamente 7'000 m². Dato che i nomadi espresso il desiderio di poter disporre anche di una parte della superficie (prato artificiale) contigua all'area di sosta, il Comune ha messo a loro disposizione ulteriori 8'000 m².

Messa in funzione e prime esperienze

L'area è stata inaugurata ufficialmente nel maggio 1998. La popolazione di Martigny era in generale soddisfatta della soluzione adottata, una soluzione che permetteva di garantire l'ospitalità per i nomadi, proteggendo al contempo il centro città da ingorghi provocati da roulotte e luoghi delicati come il cimitero da abusi.

Il problema, anche se in misura considerevolmente minore, si è però in parte solo spostato. Prima c'erano le lamentele di un grande numero di cittadini, ora quelle di un piccolo numero di contadini che si lagnano degli stessi fatti che a suo tempo erano stigmatizzati dagli abitanti della città.

Per rimediare almeno in parte al problema, il nostro Comune ha effettuato dei nuovi lavori nell'autunno del 1999: ora dall'area di sosta si accede direttamente alla strada principale. Così i nomadi non devono più usare una stradina di campagna per passare dalla strada principale all'area di sosta, cosa che i contadini non accettavano.

IV. 1999-2000: l'utilizzazione dell'area di sosta

In generale

All'arrivo di un gruppo la polizia municipale provvede a incontrare il capo e in questa occasione incassa la tassa di soggiorno (Fr. 40.- per otto giorni, cioè Fr. 5.- al giorno, il che corrisponde alle raccomandazioni della Fondazione) e la tassa per il commercio ambulante (Fr. 40.-, che dà il diritto ai nomadi di esercitare un'attività commerciale durante il loro soggiorno), Fr. 80.- in totale. La percezione di queste tasse non ha mai sollevato particolari difficoltà.

Nel corso dell'anno circa cinque o sei gruppi utilizzano regolarmente l'area, e con l'eccezione di un gruppo, alla partenza la lasciano ogni volta in buono stato.

I due problemi attuali

Ci sono due problemi ricorrenti :

- **Difficoltà causate da un ben preciso gruppo di nomadi.** Nell'aprile 1999 questo gruppo ha causato gravi danni all'area di sosta. Il Comune ha deciso di chiudere un occhio una prima volta, essendo dell'avviso che l'utilizzo di quest'area dovrebbe essere oggetto di un progressivo «apprendistato» per entrambe le parti, e ciò non può

avvenire senza occasionali frizioni. Tuttavia lo stesso gruppo nel settembre 2000 ha di nuovo gravemente danneggiato l'impianto: si sono constatati gravi danni tra i quali il taglio della recinzione e il danneggiamento del pannello elettrico allo scopo di prelevare abusivamente energia elettrica.

Contro tale gruppo è stata sporta denuncia penale allo scopo di rendere chiaro a tutti che non verranno tollerate «pecore nere» che non si adattano alle regole concordate in comune, a maggior ragione in quanto esse fanno ricadere la disapprovazione sull'insieme dei nomadi che, invece, nella sua maggioranza rispetta tali regole.

- **La presenza contemporanea di due gruppi sull'area di sosta.** La polizia municipale ha già dovuto intervenire più volte per evitare o far cessare risse tra clan rivali, implicanti a volte armi bianche. Una concentrazione di gruppi deve quindi essere evitata.

V. 2000-200X: il futuro

Nonostante i problemi isolati esposti sopra, la nostra esperienza negli scorsi due anni ha dimostrato che quella scelta è la strada giusta. Quando nel nostro Cantone saranno a disposizione le tre aree di sosta temporanea previste nel piano cantonale, di sicuro la situazione migliorerà ulteriormente. I diversi gruppi si potranno distribuire sulle diverse aree, facilitando in tal modo l'utilizzo ottimale degli impianti. Ora come ora, anche considerando i futuri bisogni quanto ad aree di sosta temporanee, tre aree della grandezza di quella di Martigny nel nostro Cantone sembrano sufficienti.

Siamo inoltre del parere che la combinazione «ospitalità/repressione» costituisca una alternativa pragmatica, difendibile sia sul piano etico che sul piano pratico. Sarà in ogni caso difficile contestarne la legittimità una volta che il regolamento per l'utilizzo degli impianti sarà stato elaborato e potrà essere consegnato dalla polizia municipale agli interessati al loro arrivo. Sarebbe auspicabile che il tenore di tali regole sia uniforme a

livello intercantonale: regole scritte stabiliscono diritti e obblighi in maniera inequivocabile, il che è sempre desiderabile.

Riassunto della discussione

1. Aspetto finanziario

Diversi partecipanti al convegno auspicano che alla Fondazione siano messi a disposizione maggiori mezzi finanziari, in quanto la realizzazione di aree di sosta da parte di cantoni e comuni sarebbe facilitata se la Fondazione potesse garantire contributi più numerosi e più elevati. La Consigliera federale Dreifuss ha fatto però notare che la Fondazione non ha in prima linea il compito di realizzare aree di sosta e contribuire al loro finanziamento, bensì dovrebbe anzitutto far notare i problemi e presentare soluzioni, come avviene con l'inventario delle aree di sosta e con la perizia urbanistica.

2. Pregiudizi sui nomadi

Numerosi partecipanti al convegno segnalano come non siano tanto i mezzi finanziari insufficienti a ostacolare la creazione di aree di sosta, ma la mancanza di volontà politica e i pregiudizi contro i nomadi. Il sindaco del Comune di Domat/Ems, Peter Wettstein, conferma tale fatto sulla base della sua esperienza: il suo Comune ha organizzato un'area di sosta per nomadi stranieri, per contrastare la sosta illegale; in conseguenza di tale provvedimento, la situazione si è appianata in misura considerevole per entrambe le parti, nomadi e popolazione sedentaria. In generale gli ospiti stranieri si comportano in modo corretto, anche se persistono difficoltà isolate, come per es. per la riscossione della cauzione. Se c'è la volontà di creare aree di sosta, si dispone anche dei mezzi finanziari.

3. Desideri dei partecipanti al convegno

La perizia tecnico-urbanistica viene accolta con favore. I partecipanti al convegno si aspettano dalla Fondazione raccomandazioni a Cantoni e Comuni nonché una stima sul numero dei nomadi.