

COMITATO CANTONALE CONTRO ASSURDI "VICOLI CIECHI"

C.P. 2336 - 6901 Lugano - 091 231402

Occorre terminare la nostra rete stradale

Le ragioni per rifiutare le tre iniziative che concernono le nostre autostrade sono numerose. L'aspetto agricolo, poco messo in discussione, è pure, in tale contesto, importante per le regioni interessate.

Ho vissuto il passaggio dell'autostrada molto da vicino, poiché abito in una fattoria posta a meno di 100 m dalla RN 12 e siccome il mio terreno agricolo è circondato da ogni lato da questa autostrada. Mi trovavo quindi proprio nella posizione migliore per vivere gli effetti del passaggio dell'autostrada.

Costato oggi che le modifiche adottate e finanziate dalle strade nazionali sono contributi molto importanti. E ciò soprattutto per le aziende agricole che sono divenute più razionali, più concorrenziali di fronte alle numerose sfide alle quali la nostra agricoltura è confrontata. Ma queste modifiche sono pure molto importanti per i comuni rurali che hanno così la possibilità di rivedere e rifare tutta un'infrastruttura di vie e di canalizzazioni.

Parallelamente, le strade cantonali e comunali si trovano scaricate del traffico di transito, l'attraversamento dei villaggi ritorna tranquillo e più sicuro, la qualità della vita registra un miglioramento.

Se la nozione di solidarietà ha ancora un significato nel nostro paese, queste tre iniziative devono essere massicciamente respinte. L'agricoltura è solidale con l'insieme dell'economia delle regioni colpite dalle iniziative, e farà tutto il possibile poiché non venga compromessa la prosperità generale.

Rimangono 135 km di autostrade da costruire per portare a termine la rete delle strade nazionali. Le lacune che rimangono da colmare si situano nelle regioni che sono servite per ultime. Queste iniziative penalizzano le popolazioni che non hanno potuto beneficiare dei vantaggi di un servizio stradale di qualità. La solidarietà confederale si rivolge a ognuno di noi e in particolare ai cittadini delle regioni ben servite

raccomanda di respingere le iniziative.

E' necessario che ogni regione possa conservare le sue possibilità di partecipare alla prosperità del paese. Queste iniziative sono inoltre molto pericolose per l'equilibrio della Confederazione, poiché mettono in causa le relazioni fra la Svizzera tedesca e la Svizzera romanda. Bisogna respingerle fermamente il prossimo 1. aprile.

Jean-Nicolas Philipona
Consigliere nazionale

eo / 7.3.90

COMITATO CANTONALE CONTRO ASSURDI "VICOLI CIECHI"

C.P. 2336 - 6901 Lugano - 091 231402

"Alt al cemento"

Un insulto all'intelligenza

Le Organizzazioni progressiste svizzere sono all'origine dell'iniziativa popolare "Alt al cemento", ossia quei militanti che hanno da poco abbandonato le loro referenze marxiste-leniniste per rifugiarsi fra gli estremisti rosso-verdi della Svizzera tedesca. Ciò lascia intravedere tuttavia un'indicazione interessante sul grado di realismo che regnava nell'ambiente da cui è uscito il testo sul quale popolo e cantoni dovranno pronunciarsi il prossimo 1. aprile.

Ma più della personalità dei suoi promotori è beninteso il contenuto dell'iniziativa che deve attirare l'attenzione del cittadino. Cosa chiede questo testo? La sua esigenza di base è semplice: "lo sviluppo complessivo della rete stradale aperta in genere al pubblico transito dei veicoli a motore non può superare quello accertato il 30 aprile 1986".

Come giustificare un'applicazione retroattiva? Un difensore dell'iniziativa l'ha recentemente spiegato a Berna: "L'obiettivo del Consiglio federale è quello di riportare la purezza dell'aria al suo livello del 1960!".

E' anche vero che si potrebbe ritornare al livello di copertura sociale degli anni quaranta, ai salari del 1965, ecc. ...

Infatti, non si costruiscono strade per il solo gusto di usare cemento: le si costruiscono per collegare alcune regioni più rapidamente, ma soprattutto per dotare di infrastrutture le nuove zone industriali e residenziali. Volendo automaticamente proibire un elemento indispensabile allo sviluppo, l'iniziativa traduce lo stesso sentimento che tempo fa animava coloro che si opponevano con tutte le loro forze alla ferrovia. Essa traduce un'attitudine bruscamente ostile al progresso, vale a dire incapace di credere nell'elasticità per risolvere le sfide. Si tratta in un certo modo di un insulto all'intelligenza.

Questo non è tuttavia quanto pensano i promotori dell'iniziativa. Essi si difendono innanzitutto dal fatto di voler smantellare le strade costruite dopo il 1986: si potrebbe così, affermano, chiudere alla circolazione altre strade di una superficie equivalente e/o rendere più strette quelle che

rimarrebbero aperte, un'opzione realista secondo loro, segnatamente grazie alle nuove limitazioni di velocità. E per il futuro, ogni costruzione indispensabile sarà compensata nello stesso modo.

Ecco quindi che si può vedere il disegno di una procedura così teorica che si tradurrebbe in realtà in tre fasi: danni artificialmente provocati, insicurezza e sperperi amministrativi.

Danni artificiali: un solo esempio concreto, preso nel cantone del Giura, basta a dimostrarlo. Con quali declassamenti di strade la costruzione della Transgiurassiana potrà essere compensata? E per quel che concerne gli indispensabili nuovi piani viari del Malcantone e del Locarnese?

In breve, la soluzione sarà inevitabilmente quella di diminuire il numero dei tronchi aperti al traffico in una misura tale che gli inconvenienti si moltiplicheranno sempre più sull'itinerario di qualsiasi viaggiatore motorizzato. Non è del resto esagerato pensare che tale è, in fondo, lo scopo ricercato dagli iniziativaisti, secondo il vecchio slogan: "Rendiamo la vita impossibile all'automobilista".

Insicurezza: la soluzione consistente nel ridurre la larghezza delle strade esistenti - concepite per velocità più elevate - è naturalmente una porta aperta a una maggiore insicurezza.

Sperperi amministrativi: osiamo forse immaginare quanto costerà ai comuni che si troveranno confrontati con un'espansione economica e demografica, a causa di nuovi insediamenti abitativi, il concordare o negoziare la chiusura di alcune strade?

Con l'accettazione dell'iniziativa, la Confederazione, i cantoni e i comuni, si troverebbero confrontati a problemi enormi e inimmaginabili. Basti infatti pensare che, dopo il 1986, sono stati costruiti, in sole strade nazionali (la cui larghezza è il doppio di quella delle autostrade), 89 km di strade.

Non occorrono altri argomenti per capire che questa iniziativa è puramente e semplicemente, come afferma il consigliere federale Adolf Ogi, "fondamentalista", vale a dire che essa potrebbe essere accettata soltanto nella logica di una società che non sia basata sulla libertà e la responsabilità. Queste proposte, afferma il Consiglio federale nella sua presa di posizione, non sono "praticamente realizzabili".