

dell'edificazione



sedimi potenzialmente adatti per piani di quartiere. In contesti concreti (Semine, Viganello, ...) si dovrebbero sviluppare progetti-modello che promuovano la qualità degli spazi tra le case, spazi ora ridotti a depositi per automobili.

Servono, poi, piani regolatori di qualità e un corretto inserimento degli edifici nel paesaggio: un PR migliore aumenta le superfici edificabili! Per avere una densificazione di qualità, ad esempio, le regole di piano regolatore sulle distanze da confine vanno ripensate. Infatti, con l'inevitabile frammentazione in piccole particelle dettata dalla scarsità di superfici edificabili, si riduce la superficie edificabile effettiva (fasce inedificabili generate dalle distanze da confine). Bisogna poi però avere criteri qualitativi per applicare questi principi e per farlo i Comuni devono dotarsi di competenti commissioni (esempio

L'ente pubblico deve farsi promotore di uno spazio pubblico che definisca la qualità di un luogo e debba essere spazio di relazione e non spazio residuo. Secondo ALRA è pertanto «fondamentale promuovere – e se necessario imporre – piani di quartiere (densificazione di qualità) in conformità alle valide linee guida allestite dal Cantone e impedire la frammentazione in piccole particelle di sedimi potenzialmente adatti per piani di quartiere».

Monte Carasso) che vigilino su questo aspetto. E nei molti comuni, che hanno già Commissioni del nucleo, le competenze potrebbero essere ampliate.

Il Cantone potrebbe inoltre allestire un elenco (lo si fa per i periti nei campi dell'amianto, e antincendio!) di professionisti di provata esperienza impegnati in tal senso e a cui i Municipi debbano far capo. Dove queste commissioni esistono (Monte Carasso) i risultati si vedono e dove si vedono si assiste ad una sorta di autoeducazione del cittadino, fruitore, volente o nolente, dello spazio costruito.

Queste commissioni potrebbero sia applicare i PR sia vigilare sugli aspetti del paesaggio come definiti dalla LST.

Anche a livello cantonale va fatto di più: gli edifici sulle colline descritti come «a cascata» non sembrano disturbare la commissione, che lamenta difficoltà di intervento. Occorre dunque approfondire le modalità per dare al Cantone la possibilità di verificare gli aspetti paesaggistici e prevenire ulteriori scempi: oggi la Commissione cantonale del Paesaggio si occupa solo di grandi progetti. Le nuove Commissioni comunali di esperti fungerebbero da aiuto e supporto alla stessa al fronte, poiché è evidente che tanti piccoli oggetti (le voraci cassette di villetticoli!) sommati uno all'altro creano il disastro che tutti conosciamo.

Per trovare soluzioni innovative si deve dunque iniziare da uno studio generale, basato su alcuni esempi concreti di Comuni che sono interessati a veramente applicare un nuovo modello di PR, per indicare la futura via per piani regolatori di qualità. In parallelo questi nuovi strumenti pianificatori devono avere meno regole e provocare meno burocrazia. In alcune zone con spazi edificabili interessanti vanno implementati piani di quartiere.

E la mobilità?

Con le elezioni alle spalle è ora di tornare sulle promesse. Per prima cosa quella di introdurre la tassa di collegamento, unica misura che può ancora incidere a breve termine sul volume del traffico. Se sui trasporti pubblici i grandi sforzi sono stati fatti (salvo opere ancora in corso e P&R da ampliare), è ora di mettere mano alla fiscalità legata all'automobile. Senza auspicarne un aumento tout-court, è ovvio che la tassa di circolazione può essere uno strumento che tassa l'utilizzo piuttosto che la proprietà (tassa di circolazione), gravando anche i frontalieri. Inoltre, e questo non è da sottovalutare, spingerà le aziende a introdurre piani di mobilità che riducano il traffico e dunque il numero di posteggi utilizzati.

INIZIATIVE CAMPATE IN ARIA A 1000 all'ora contro il buon senso

L'ultima trovata di un gruppo estemporaneo e multipartitico di cittadini e politici di lanciare un'iniziativa popolare (nazionale) per cambiare la costituzione e decretare che tra i diritti fondamentali vi sia anche quello di circolare a 140 km/h in autostrada fa per certi versi anche sorridere. Verrebbe simpaticamente da pensare a dei buontemponi che si devono essere persi qualche puntata del film che racconta come nelle parti più popolate del paese, dall'arco lemanico all'altipiano fino nel Sottoceneri, l'obiettivo è circolare in modo fluido, un obiettivo lontano dalla realtà. Si perché nel Sottoceneri il traffico è ormai al collasso e la mobilità è un tema vero. E quando non c'è traffico sono i lavori di manutenzione, gli svincoli e la morfologia del territorio che rendono il circolare a una tale velocità molto rischioso. Studi veri (e non farneticanti) dimostrano che sulle autostrade tedesche dove i limiti sono più elevati rispetto a quelli elvetici gli incidenti sono il 40% più frequenti che da noi (in rapporto ai chilometri di strada). Per altro anche l'UPI (Ufficio prevenzione infortuni) si oppone a questo innalzamento, facendo notare che «Quando nel 1985 in Svizzera il limite di velocità sulle autostrade è stato ridotto da 130 a 120 km/h, la statistica ha segnato un netto calo degli incidenti gravi». Interessante notare che questa indifferenza per la sicurezza degli automobilisti vede protagonisti proprio gli stessi che sono per il raddoppio del San Gottardo adducendo motivazioni sulla sicurezza e che promuovono l'iniziativa «Vacca da mungere».

Da automobilisti e liberali crediamo in due principi sacrosanti:

- la mia libertà finisce dove comincia quella degli altri,
- ognuno paghi per quello che usa, inclusi i costi sociali ambientali che ne derivano.

Aderire a queste iniziative le cui fondamenta sono letteralmente campate in aria nuoce alla credibilità di chi le lancia, tanto più che in questo caso ci si schiera con ASNI e altre associazioni che con i liberali hanno poco da spartire. **at**