



## Dicastero amministrazione generale

### Servizi centrali

Servizio cancelleria  
Piazza Nosetto 5  
6500 Bellinzona

T +41 (0)58 203 10 00  
F +41 (0)58 203 10 20  
cancelleria@bellinzona.ch

Consigliere comunale

Giorgio Krüsi

Primo firmatario

11 marzo 2026

## Interpellanza 85/2026

### TRASFORMATA IN INTERROGAZIONE

Signor Consigliere comunale Krüsi,  
Signora Consigliera comunale,  
Signori Consiglieri comunali,

rispondiamo di seguito alle domande poste.

- 1. Il Municipio conferma di aver discusso e direttamente concordato con i mozionanti una soluzione alternativa che ha portato al ritiro della mozione prima dell'esame commissionale? In caso affermativo, perché non aspettare la presa di posizione commissionale che avrebbe certamente tenuto conto sia dei vantaggi di un nuovo posteggio per biciclette che dei disagi conseguenti alla rimozione di stalli per auto in nucleo?**

Nell'ambito delle proprie competenze, il Municipio promuove da anni l'introduzione di stalli per biciclette in prossimità di luoghi con un buon potenziale d'esser utilizzati. L'area oggetto della mozione, trovandosi in assoluta prossimità della stazione FFS di Bellinzona (lato Daro), era già stata oggetto di riflessioni e valutata come strategica per insediare degli stalli bici supplementari. A più riprese, in effetti, vi erano biciclette e motociclette posteggiate in disordine contro la recinzione. A seguito dell'inoltro del citato atto parlamentare, il Municipio ha informato, non solo i mozionanti, bensì anche le due Commissioni preposte per tramite delle osservazioni preliminari. Sostanzialmente si ribadiva che la zona indicata nella mozione era meritevole ed era quindi già intenzione del Municipio posarvi degli stalli biciclette e motociclette; trattasi questa di una misura di esclusiva competenza del Municipio ma i cui obiettivi sono fondati su numerosi strumenti pianificatori che hanno previsto un'ampia partecipazione pubblica (come ad esempio i programmi d'agglomerato e il programma d'azione comunale). Rispetto a quanto chiesto dalla mozione, il Municipio intendeva promuovere un progetto più economico e funzionale che prevedeva la posa di archetti per bici già di proprietà del Comune e

depositati in magazzino, la segnaletica orizzontale per bici e moto e, su proposta dei Servizi urbani, la posa di una pianta.

Con una spesa minima, il progetto ha permesso di ordinare l'area realizzando 8 posteggi bici e 3 posteggi moto in una zona strategica direttamente adiacente la stazione; in luogo dove secondo le norme VVS vi erano le dimensioni per un unico posteggio auto.

A seguito dell'inoltro delle osservazioni preliminari e dell'avvio dei lavori, il Municipio ha preso atto del ritiro della mozione che prevedeva lo stanziamento di un credito di CHF 50'000.00 per la posa di un posteggio biciclette coperto. Nulla vieta al Consiglio comunale di riproporre un atto parlamentare simile qualora lo ritenesse opportuno. La copertura degli stalli bici, in questo caso, non è stata ritenuta necessaria e finanziariamente sostenibile dal Municipio.

**2. Sulla base di quale concreta esigenza il Municipio ha ritenuto di implementare questa mozione rapidamente senza attendere il parere del Legislativo e delle sue commissioni alla quale era già stata attribuita? Quali sono i requisiti d'urgenza?**

La strategia della Città mira a promuovere la mobilità lenta anche attraverso la realizzazione di posteggi per biciclette in prossimità dei nuclei, delle aree ad alta densità abitativa rispettivamente lavorativa e di stazioni ferroviarie. In questo contesto è stata rilevata una carenza di posteggi per biciclette e motocicli nell'area retrostante la stazione FFS di Bellinzona, situazione che ha meritato un'attenta valutazione e azione da parte del Municipio. Si precisa che la gestione dei posteggi, siano essi dedicati ad automobili, motociclette o biciclette, rientra nelle competenze del Municipio.

**3. Sulla base di quali cifre, dati e fatti il Municipio ha ritenuto che il velo-parcheggio di via Pedemonte (a est della passerella FFS) nonché la velo-stazione FFS (sul lato ovest) non offrono sufficienti stalli per gli utenti della ferrovia? E perché invece di realizzare un terzo parcheggio per bici e moto (senza la tettoia richiesta) non ha disposto la copertura ed ev. estensione di quello già esistente a 50m?**

La domanda di stazionamento per biciclette e motocicli lungo via Pedemonte risulta attualmente non soddisfatta. Tale criticità è evidente dal numero elevato di mezzi che occupano l'unico posteggio dedicato, realizzato alcuni anni fa, nonché da quelli che vengono agganciati a pali e ringhiere nei pressi della scala di accesso alla passerella e nell'area del nuovo posteggio.

L'ubicazione di un parcheggio per biciclette dovrebbe essere comoda e collocata in prossimità dei principali punti di arrivo e di destinazione, così da incentivare un utilizzo ordinato degli spazi e prevenire il parcheggio improprio.

L'area del nuovo posteggio bici risultava già utilizzata da parecchie biciclette e motociclette, trovandosi in assoluta prossimità della passerella FFS, è stato quindi ritenuto opportuno ordinare la zona e prevedere appositi posteggi per bici e moto.

**4. Considerato che questo investimento si rivela un ulteriore valore aggiunto per le FFS perché non si sollecita una partecipazione finanziaria delle ferrovie?**

La collaborazione con le FFS è continua e proficua. In questo caso l'opera ha una valenza soprattutto comunale e si tratta di un investimento minimo nell'ordine di ca. CHF 5'000, avvenuto su un fondo di proprietà comunale.

**5. Ritenuto che la nuova installazione presuppone nuovamente la cancellazione di preziosi quanto rari parcheggi nell'abitato, il Municipio ha vagliato e identificato quali parcheggi alternativi vi sono nelle immediate vicinanze a favore dei residenti?**

Il progetto prevede la valorizzazione di una superficie pubblica che, data la forma irregolare, permetteva lo stallo a norma di un solo veicolo, a fronte di un potenziale corrispondente ad una decina tra ciclisti e motociclisti. Nelle immediate vicinanze, lungo la via Pedemonte sono presenti decine di posteggi pubblici che possono essere utilizzati pure dai residenti, dove si riscontra una buona disponibilità lungo tutto l'arco della giornata. In una ponderazione degli interessi, si ritiene che l'area pubblica in tal modo venga valorizzata a beneficio di un maggior numero di cittadini e residenti che utilizzano i nuovi stalli moto e bici.

Si precisa che nel nucleo di Daro e nelle zone adiacenti, dunque in via Pedemonte, via Daro, via Portaccia, via Passerella, via Centrale e via Varesca, sono attualmente presenti 22 posteggi a pagamento, 20 posteggi bianchi liberi e 46 posteggi blu.

**6. Ritenuto che parcheggi e autorimesse private sono vietate all'interno del nucleo di Daro, quanti posteggi sono stati realizzati proporzionalmente alle nuove costruzioni concesse (oppure cancellati, come in questo caso)?**

Nella zona del Piano regolare "nucleo tradizionale NV" di Daro non sono stati realizzati negli ultimi 20 anni nuovi edifici o posteggi.

**7. In ragione delle numerose licenze di costruzione rilasciate nel nucleo (anche per residenze primarie senza accesso stradale, come accanto e sopra la chiesa di Daro) il Municipio intende proporre l'abrogazione di questa norma di PR oppure intende promuovere la costruzione di un autosilo**

Dall'aggregazione comunale nella zona di nucleo tradizionale NV a Daro è stata realizzata la sopraelevazione di una casa monofamiliare già esistente senza prevedere posteggi. Attualmente il Municipio non prevede di abrogare la norma né di realizzare un nuovo autosilo che non è previsto a livello pianificatorio e sarebbe difficilmente giustificabile.

**8. Se con questa soluzione si "evitano posteggi selvaggi" (eliminando il problema con la soppressione di due parcheggi regolarmente marcati in blu, oggetto di numerosi abbonamenti annuali pagati dai residenti), quali misure intende adottare il Municipio per prevenire gli stalli selvaggi delle auto?**

La misura valorizza il nucleo di Daro favorendo una mobilità più sostenibile e qualificando maggiormente l'area oggetto dei nuovi stalli. Si ribadisce inoltre che in via Pedemonte, via Daro, via Portaccia, via Passerella, via Centrale e via Varesca, sono attualmente presenti un totale di 22 posteggi a pagamento, 20 posteggi bianchi liberi e 46 posteggi blu; per cui non vi sono ragioni per tollerare il posteggio di auto fuori dalle aree preposte.

**9. Sulla base di quali constatazioni il Municipio parla di "posteggi selvaggi" e quanto ammontano mediamente le contravvenzioni di parcheggio annualmente incassate dalla polizia comunale e cantonale nell'abitato di Daro? Quale evoluzione si osserva negli anni?**

Con posteggi selvaggi ci si riferisce alle biciclette e motociclette posteggiate in modo disordinato contro ringhiere ed in prossimità della passerella.

Le contravvenzioni per traffico stazionario a Daro, dunque in via Daro, via Pedemonte, via Malmera, via ai Ronchi e Monti di Daro sono state 135 nel 2023, 159 nel 2024 e 156 nel 2025.

**10. Quali sono le misure accompagnatorie all'installazione di questo ulteriore stallo per biciclette in un'area notoriamente scarsamente illuminata, priva di cestini pubblici, dunque con parecchia sporcizia generata da regolari raduni notturni di illustri maleducati?**

Non si ritiene che l'intervento favorisca raduni notturni molesti, sono stati unicamente posati 5 archetti per posteggiare la bicicletta e delimitato uno spazio per posteggiare le moto. Qualora la situazione dovesse mutare verranno eseguite degli interventi di ordine pubblico per tramite della Polizia.

**11. A differenza di Daro, dotata di parecchi giardini alberati e adiacente ai boschi della collina dove un albero non galvanizzerà né la biodiversità e tantomeno costituirà una zona di refrigerio sopra l'ottavo binario, in quali altre aree della città densamente edificate e gravemente esposte alle ondate di calore si prevedono aree d'ombra alberate e connesse (con magari altre soppressioni di parcheggi pubblici)?**

Ogni qualvolta la Città promuove un'opera pubblica, sono coinvolti i responsabili del Verde urbano che valutano la possibilità di incentivare alberature e zone verdi, come è stato il caso nel progetto oggetto di questa interpellanza.

**12. Avendo il Municipio deciso di non attendere il parere della Commissione del legislativo e non essendo ancora stata creata/promossa l'associazione di quartiere per il Centro, attraverso quali canali il Municipio ha rilevato la necessità dirimente di creare questo ulteriore posteggio per biciclette, rispettivamente l'ha fatto sulla base dell'unico input dato dalla mozione?**

La Città è dotata di un servizio della mobilità che a sua volta è supportato dalla Polizia comunale, che valuta e analizza le situazioni presenti sul territorio proponendo delle soluzioni puntuali. Di fatto il posteggio bici oggetto della presente interpellanza era già stato valutato e in fase di realizzazione in concomitanza con l'inoltro della mozione.

**13. Per quali motivi l'Esecutivo incarica in direttissima un'impresa della realizzazione di nuove infrastrutture di mobilità lenta dietro la stazione (ridondanti e non prioritarie) invece di deliberare urgentemente la tamponatura di pericolosi crateri scavati da camion e autopostali nel sollecitato selciato, nonché "salotto", di Viale Stazione?**

Tra i due lavori citati non vi è alcuna correlazione e sono del tutto indipendenti. Nel frattempo, sono stati realizzati entrambi.

**14. Qual è il costo totale dell'intervento: rimozione di due stalli, rifacimento del fondo stradale, installazione di una pianta e del portabici e rifacimento della segnaletica, compreso ev. altri lavori connessi non menzionati e opere di finitura?**

La spesa complessiva a carico del Comune è di CHF 5'019.- (2'096.- per lo scavo, 1'723.- per la segnaletica e 1'200.- per l'albero).-. Si sottolinea che gli archetti per le bici erano già di proprietà della Città, depositati in magazzino e inutilizzati.

Con i migliori saluti.

Per il Municipio  
Il Sindaco  
Mario Branda

Il Segretario  
Philippe Bernasconi