



Bellinzona, 12 aprile 2021

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE DEL PIANO REGOLATORE SULLA MOZIONE 49/2020 “VERI INCENTIVI PER IL CAMBIAMENTO DELLA MOBILITÀ” DI RONALD DAVID

Lodevole Consiglio comunale,
Signore e signori Presidente e Consiglieri comunali,

la Commissione del Piano regolatore (in seguito: commissione) ha attentamente esaminato e discusso la Mozione 49/2020 del 31 gennaio 2020, viste le osservazioni preliminari del Municipio di Bellinzona del 28 ottobre 2020 e sentito il mozionante e membro della nostra commissione signor Ronnie David il 18 novembre 2020, ritiene di avere tutti gli elementi per formulare la propria relazione finale al Consiglio comunale.

Cogliamo l'occasione per ringraziare il Municipio che nell'ampia disanima delle proposte della Mozione ha illustrato le conseguenze economiche per il Comune, cioè per la comunità, conseguenze che potrebbe arrivare a superare CHF 400'000.

1. Gestione comunale della mobilità

Le misure proposte hanno una loro specifica logica che non può fare astrazione dal contesto generale della gestione della mobilità da parte del Comune, coordinato con i comuni limitrofi il Cantone e la Confederazione. La nostra Regione, ed in particolare il nostro Comune, ha adottato una serie di misure infrastrutturali e gestionali definite dapprima nel piano regionale dei trasporti ed ora nei due Programmi di agglomerato del Bellinzonese (PAB) grazie ai quali una parte importante degli investimenti infrastrutturali sono federali o cantonali (Programmi di agglomerato: contributi federali e cantonali in ragione dell'80%).

Va ricordato che questa pianificazione sovracomunale ha portato ad una serie di nuove opere viarie, coordinate tra di loro, che toccano il trasporto pubblico (TP) su gomma e rotaia, il traffico lento e la mobilità individuale. La decisione dello scorso anno del Parlamento cantonale di finanziare il potenziamento del trasporto pubblico in ragione di quasi CH 500 milioni sul quadriennio 2021-2024 ha, da una parte, migliorato le frequenze delle offerte di treni e bus e su questo aspetto tutti hanno posto grande attenzione. Dall'altra, e a ciò si è posta poca attenzione, ha comportato un aumento per tutti i Comuni ticinesi della quota parte di partecipazione finanziaria. Per il nostro Comune questa posizione da quest'anno al 2024 comporterà la spesa di ca CHF 9 milioni annua a copertura dal previsto disavanzo d'esercizio perché gli utilizzatori pagano, con le varie forme di costo d'uso (singolo biglietto o abbonamenti), circa un terzo (33%) del costo effettivo.

La qualità dell'offerta di trasporto pubblico va ora, specie dopo l'entrata in vigore dei nuovi orari di treni e bus dallo scorso 5 aprile 2021, considerata buona. Lo stesso direttore del Dipartimento del territorio lo scorso settembre, dopo le prime esperienze del minor uso del TP dovuto alla pandemia, aveva indicato come forse alcuni potenziamenti, visti nella nuova situazione mondiale, potevano essere visti in un'altra ottica.

2. Costo della mobilità a carico del Comune

Uno dei compiti della Politica è quello di definire le priorità d'azione e da questo discende la definizione delle priorità dei costi nei singoli settori. In termini più diretti ciò significa, come nella fattispecie, che ogni ottimizzazione settoriale deve essere attuata senza che non si operi in una sua contestualizzazione.

La mozione nel suo testo, ed ancor più ha illustrato il mozionante in Commissione PR, non è uscito dallo specifico di ulteriori incentivi (tema centrale della Mozione) al punto che ci si potrebbe anche chiedere se non sia logico passare direttamente alla totale gratuità dell'offerta di trasporto pubblico. Questa opzione non è prevista nell'attuale politica cantonale e federale in materia.

In quest'ottica la maggioranza della Commissione crede che il Comune di Bellinzona finanzia in modo oculato sia le infrastrutture che la gestione della mobilità pubblica e di quella lenta.

3. Richieste della Mozione

3.1 Finanziare fino al 50% gli abbonamenti arcobaleno per le famiglie del ceto medio e ceti bassi

La Commissione coglie appieno la sensibilità sociale della proposta, ma non ne condivide l'efficacia in quanto andrebbe a beneficio di una parte dei nostri cittadini, cioè di quelli che abitano e lavorano nell'area urbana. Gli altri cittadini dei quartieri periferici non avrebbero un gran beneficio.

I paragoni con la situazione del comune di Paradiso o il collocamento dei bambini nell'asilo nido, paragoni fatti dal mozionante nell'audizione del 18 novembre 2020 non sono, a nostro avviso, sostanziali ma evidenziano come situazioni diverse per forza finanziaria (Paradiso) o politica settoriale (asili nido) si possano e debbano adottare misure diverse.

3.2 Reintroduzione di sussidi comunali per l'acquisto di biciclette elettriche

L'azione del comune di Bellinzona finalizzata all'incentivazione di questo nuovo mezzo di mobilità aveva lo scopo di catalizzarne l'uso. Era una misura promozionale che, come tale, aveva una sua logica.

Ora la bicicletta elettrica è diventata un mezzo diffuso, molto diffuso. La tecnologia ora propone anche monopattini elettrici. Ci si può e deve chiedere fino a che punto ogni spostamento che non sia a piedi debba essere subito promosso con misure di incentivazione economiche. Se è vero che la nostra città ed il nostro Comune si presta all'uso della bicicletta proprio perché, a differenza di Lugano e Locarno, non presenta grandi dislivelli facile concludere che l'ausilio elettrico alla pedalata non sia sorretto da un grande interesse pubblico. Se non quello di arrivare in ufficio o casa qualche minuto prima.

V'è pure la possibilità che la bicicletta elettrica non venga poi sistematicamente usata durante la settimana, ma solo nel fine settimana a scopo di svago. Non è questo il senso dell'introduzione di un nuovo finanziamento pubblico mirato. Un sussidio di questo tipo, al limite, un senso lo potrebbe avere se mirato alle persone di una certa età o a quelle che sono confrontate con un importante dislivello e non servite da trasporto pubblico.

4. Conclusione

La Commissione è giunta alla conclusione che le priorità del nostro Comune in un periodo di aggiornamento degli investimenti pubblici imposti dalla pandemia non possono essere allargate a misure puntuali e specifiche.

Si ritiene che il Comune deve implementare l'attuazione dell'attuale politica di promozione della mobilità regionale che nei prossimi anni sarà caratterizzata dalle due nuove passerelle (Gorduno-Castione e Torretta), dal continuo miglioramento dei percorsi ciclabili e dal semisvincolo.

La Commissione del Piano regolatore propone pertanto al Consiglio Comunale, in virtù di quanto sopra precisato, di voler

risolvere:

1. È respinta la mozione no. 49/2020 intitolata "Veri incentivi per il cambiamento della mobilità" di Ronald David.

Con ogni ossequio.

PER LA COMMISSIONE DEL PIANO REGOLATORE

F.to:

Cattori Claudio, relatore

Marietta Alberto

Cenzi Michele

Morisoli Michele

Della Santa Manuel

Pedrioli Davide

Guscio Lelia