



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

12 maggio 2021

## OSSERVAZIONI FINALI

### Mozione no. 49/2020 “Veri incentivi per il cambiamento della mobilità” di Ronald David

Signore e Signori Consiglieri comunali,

con riferimento alla mozione in oggetto, e preso atto della relazione della Commissione del Piano Regolatore del 12 aprile scorso, il Municipio formula le seguenti osservazioni.

La mozione in oggetto osserva che:

- a) *gli incentivi per l'acquisto di un abbonamento annuo Arcobaleno sono estremamente ridotti rispetto al reale costo (porta l'esempio di un abbonamento per adulto a 2 zone e calcola che percentualmente il sussidio è pari al 7.5% e per 6 zone è pari a 5.2%)*  
In base all'attuale forma di sussidio (CHF 50.- per abbonamento annuali per zone 1 e 2; CHF 100.- per tutte le altre zone) le percentuali di finanziamento risultano essere le seguenti:

Zone		2cl. ADULTI	% finanziata	2cl. GIOVANI	% finanziata
1		441	11.34	245	20.41
2		666	7.51	371	13.48
3		981	10.19	546	18.32
4		1269	7.88	714	14.01
5		1548	6.46	868	11.52
6		1890	5.29	1057	9.46

- b) *Il Comune di Paradiso, ad esempio, fornisce un contributo all'acquisto pari al 50% del costo*

Se la Città considerasse di fornire un contributo pari a quello di Paradiso ai circa 1'000 cittadini che oggi chiedono il sussidio, il Comune dovrebbe finanziare -a pioggia, indipendentemente dal bisogno- oltre CHF 400'000.- senza tenere conto che con questa percentuale di sussidiamento i richiedenti probabilmente aumenterebbero e quindi la somma finale necessaria per il finanziamento risulterebbe ancora superiore.

- c) *Considerando una mobilità alternativa a 360° è necessario considerare nuovamente i sussidi all'acquisto di biciclette*

Favorire la mobilità alternativa a 360° consiste sinteticamente in: (1) intervenire sull'infrastruttura (coerenza e continuità, sviluppo della rete ciclopedonale, sicurezza stradale); (2) sviluppare attività di consulenza, formazione, informazione e promozione della mobilità alternativa. Gli investimenti vanno prioritariamente a coprire tali interventi, visto che ad oggi è tangibile l'aumento di ciclisti tra la popolazione che avviene attraverso un molto positivo meccanismo spontaneo.

La mozione in oggetto chiede al Municipio di:

1. *elaborare un regolamento volto a ridurre fino al 50% il costo degli abbonamenti Arcobaleno per le famiglie del ceto medio e del ceto basso.*
2. *Introdurre nuovamente i sussidi per l'acquisto di biciclette elettriche e non acquistate presso i rivenditori ufficiali con domicilio fiscale a Bellinzona.*

**1.**

Il sussidio annuale stanziato pari a CHF 80'000.- soddisfa le circa 1'000 domande di sussidiamento che pervengono alla Città. Esso è da intendere quale aiuto economico a coloro che decidono di utilizzare il trasporto pubblico, a determinate condizioni specificate nell'apposita ordinanza, senza distinzione di reddito.

I mozionanti propongono di aumentare il sussidio (50%) e di attribuirlo su base fiscale (non a pioggia) unicamente ai ceti medio e basso. Per quantificare la spesa derivante da questa ipotesi si è considerato (dati federali UST, adattati):

ceto alto = circa al 20% della popolazione cittadina

ceto medio = circa 58% della popolazione cittadina

ceto basso = circa 22% della popolazione cittadina

da cui: circa 80% popolazione appartiene al ceto medio-basso.

Da ciò si deduce che all'80% delle 1'000 persone che oggi chiedono il sussidio venisse corrisposto il 50% del costo dell'abbonamento, sarebbe necessario l'80% di CHF 405'780.- (quota che sarebbe necessaria per finanziare tutti, indipendentemente dal reddito, vedi punto b), ossia almeno circa **CHF 325'000.-**. A questa cifra andrebbe aggiunta quella derivante dall'aumento delle persone che chiederebbero il sussidio, che risulterebbero maggiori delle attuali circa 1'000 trovando più conveniente l'offerta.

Se, per ipotesi, si volesse riservare il sussidio unicamente alla popolazione di ceto basso, sarebbe necessario il 22% di CHF 405'780.-, ossia almeno circa **CHF 89'271.-**, sempre al netto dell'aumento dei richiedenti il sussidio, non raggiungendo poi però l'obiettivo di incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico in modo più vasto.

Di conseguenza, per offrire il sussidio sulla base del reddito: per considerare il ceto medio e il ceto basso sarebbe necessario un consistente aumento del sussidio messo a disposizione.

Si sottolinea che un sussidio del genere, cioè deciso sulla base del reddito, avrebbe un'impronta prettamente sociale. Contribuirebbe quindi sì a sollevare economicamente i cittadini che ne avrebbero diritto, ma non si tratterebbe di una misura per incentivare un

cambiamento nella mobilità personale di tutti, redditi medi e alti compresi. Oltretutto, insinuerebbe l'idea che il TP sia più adatto solo al ceto basso.

Sarebbe invece possibile, facendo i dovuti approfondimenti, pensare casomai ad un diverso sistema di sostegno all'acquisto di un abbonamento al TP, ad esempio motivando preferibilmente i cittadini che non hanno mai avuto un abbonamento Arcobaleno annuale, oppure favorendo i giovani sotto i 20 anni come aiuto alle famiglie (i giovani sono coloro che più facilmente usano il TP per necessità) o premiando i movimenti effettuati localmente (sussidio maggiore agli abbonamenti per le zone 1 e 2, in cui è compreso il territorio della nuova Bellinzona).

Oppure, per mantenere stabile il sistema odierno di quote fisse vista la semplicità del sistema che non richiede verifiche finanziarie su ogni richiesta di sussidio si potrebbero considerare percentuali di sussidiamento proporzionali ai costi degli abbonamenti per zona.

Per esempio, si potrebbe ipotizzare un contributo percentuale differenziato a seconda delle zone interessate e dall'età dell'abbonato, ossia (sempre nell'ipotesi di 1'000 richiedenti):

Zone	2cl. ADULTI	% finanziata	quota finanziata	all'utente	2cl. GIOVANI	% finanziata	quota finanziata	all'utente
1	441	8	35.28	405.72	245	10	24.5	220.5
2	666	10	66.6	599.4	371	12	44.52	326.48
3	981	12	117.72	863.28	546	14	76.44	469.56
4	1269	14	177.66	1091.34	714	16	114.24	599.76
5	1548	16	247.68	1300.32	868	18	156.24	711.76
6	1890	18	340.2	1549.8	1057	20	211.4	845.6

Questa ipotesi necessiterebbe di un finanziamento annuo pari ad almeno circa **CHF 128'000.-**.

Il Municipio potrebbe esplorare nuovi sistemi per subsidiare l'acquisto di un abbonamento al TP e parallelamente studiare delle azioni mirate da intraprendere verso le persone che intendono provare ad usare il TP per la prima volta: questo tipo di misure effettivamente potrebbero incentivare il cambiamento della mobilità personale come auspicato.

Il punto è dunque distinguere tra misure di aiuto economico per l'acquisto di un abbonamento al TP (per cui è sufficiente una decisione municipale in base alla disponibilità finanziaria) e misure di promozione dell'uso del trasporto pubblico (marketing, campagne promozionali, etc.) quale mezzo per raggiungere una nuova mobilità personale (per cui sarebbe necessaria una consulenza professionale che conduca all'elaborazione di azioni specifiche).

## 2.

I mozionanti propongono anche di reintrodurre il sussidio per l'acquisto di biciclette (elettriche e non) comprate presso rivenditori con sede fiscale a Bellinzona.

In questo caso non si richiede un sussidio in base al reddito e si cerca di favorire il mercato locale.

Nell'anno 2019, ultimo anno in cui è stato elargito il sussidio per l'acquisto di biciclette, erano stati stanziati CHF 20'000.- necessari per finanziare con CHF 200.- un massimo di 100 biciclette elettriche, senza obbligo di acquisto da rivenditori particolari.

All'inizio questa azione era stata avviata da AMB (servizio consulenza energetica) con gli ex Comuni di Bellinzona, Camorino, Giubiasco, Gnosca, Gorduno, Monte Carasso, Pianezzo e Sementina (e altri Comuni non aggregati) che veniva rinnovata ogni tre anni.

Con decisione RM n° 6608 del 19-12-18 il Municipio di Bellinzona rinunciava di principio all'erogazione dei contributi a sostegno delle bici elettriche dopo il 2019 perché le stesse erano comprate sempre più frequentemente e spontaneamente dalla popolazione che si orientava all'acquisto delle bici indipendentemente dal sussidio erogato. Inoltre, si era registrato il fenomeno che i cittadini rimandavano l'acquisto di una bici elettrica per poter incassare il contributo comunale che si esauriva già nei primi giorni del mese di gennaio.

Si potrebbe concludere che l'azione avviata da AMB insieme ai Comuni aderenti abbia portato il frutto sperato, ossia di avere portato più persone ad utilizzare la bicicletta elettrica nei propri movimenti quotidiani (supponendo che in effetti le biciclette comprate siano in uso per tale scopo).

A questo proposito, parallelamente a quanto illustrato per il TP, si potrebbe pensare di avviare delle azioni mirate (marketing, promozione economica, azioni mirate temporanee per essere sempre nuove) per indurre un maggiore uso della bicicletta nel lavoro, nel tempo libero e negli acquisti -magari locali- anziché distribuire sussidi.

Ad esempio, un'azione promozionale potrebbe essere considerata qualora si acquistassero due biciclette contemporaneamente, una per adulto ed una per bambino, nel medesimo nucleo familiare (sostegno all'educazione dei figli ad una mobilità alternativa). Oppure, per finanziare l'acquisto di biciclette per i ragazzi dei primi due anni delle scuole medie (dopo il corso di conduzione alla bicicletta ricevute nell'ultimo anno di scuola elementare tramite BikePort, la Città sostiene le famiglie nel compiere il percorso casa-SM con bici). O ancora, la Città sostiene l'acquisto di biciclette per tutti gli over 65.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte si propone pertanto il respingimento della stessa.

Distinti saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco a.i.

Mario Branda

Il Segretario

Philippe Bernasconi