



Bellinzona, 3 marzo 2022

### **RAPPORTO DI MAGGIORANZA COMMISSIONE DEL PIANO REGOLATORE**

#### **MM 535 – Estensione della rete di bike sharing sul territorio del Comune di Bellinzona**

Lodevole Consiglio comunale,  
Signor Presidente,  
signore e signori consiglieri comunali,

la Commissione del Piano regolatore (in seguito: Commissione) ha attentamente esaminato il MM no. 535 del 27 ottobre 2021, sentito il Capodicastero On. Simone Gianini e preso atto delle indicazioni aggiuntive del 24 novembre 2021 del Municipio formulate sulla base di precise richieste formulate dalla Commissione per comprendere diversi aspetti non sufficientemente definiti nel MM.

La presente relazione ha tenuto conto delle indicazioni scaturite nell'ampia disanima della tematica da parte della nostra Commissione, disanima che non si è conclusa in una posizione unanime. A nostro avviso il MM va approvato pur se su alcuni aspetti, come vedremo in seguito, si invita l'esecutivo comunale a voler affinare alcune modalità attuative.

#### **1. Premesse generali**

##### **1.1. Gestione della mobilità della Regione**

A non averne dubbio, pur se poi il Consiglio comunale è chiamato come nella fattispecie ad entrare nel merito e decidere su singoli interventi, la mobilità è un tema complesso e viene analizzato dal Municipio e dalla Commissione regionale dei trasporti del Bellinzonese. Queste definiscono, con il Cantone e la Confederazione, le modalità generali della mobilità pubblica e privata, siano esse infrastrutturali che gestionali.

Va rilevato che il territorio in buona parte pianeggiante quale il nostro, ben si presta anche allo sviluppo della mobilità dolce su due ruote.

Cionondimeno riteniamo che l'attuale situazione generale caratterizzata dall'influsso della pandemia sulle finanze comunali non solo suggerisca, ma imponga, un certo rigore sulla necessità di investire in questo settore.

##### **1.2. Rete regionale del bike sharing**

Il MM in esame propone di integrare sul territorio del nostro comune 28 nuove postazioni che vanno ad aggiungersi all'attuale rete regionale Locarnese- Bellinzonese che conta attualmente 139 postazioni. Inoltre si acquisiranno 88 nuove biciclette a propulsione

elettrica assistita (e-bike) in aggiunta alle attuali 418 e-bike. Con 167 postazioni e 734 biciclette, di cui 506 e-bike, sarà la rete di bike sharing più grande della Svizzera.

Si tratta di un'opportunità che va colta in quanto permetterà di allargare alla nostra città la possibilità di usare le e-bike ora ben presente nel Locarnese e nel piano di Magadino, come pure di permetterne, speriamo, un utilizzo ben maggiore di quello attuale.

### 1.3. Aspetto economico e rapporto costi/benefici

In termini finanziari l'investimento netto a carico della città ammonta a CHF 136'113.50. I costi di gestione annui a carico della città sono di ca. CHF 100'000.- (a fronte degli attuali CHF 50'000.- generati dall'attuale situazione, con un risultante aggravio di CHF 50'000.-)

A nostro avviso riteniamo, qualora il MM 535 venisse approvato, che il contratto con la "Fondazione Il Gabbiano", che già gestisce l'attuale rete di bike sharing del Locarnese e del piano di Magadino e che assicurerà contrattualmente l'ampliamento della rete fino al 2024, dovrebbe essere prolungato fino alla durata calcolatoria dell'investimento e della vita tecnica delle nuove e-bike (2029/2030).

A queste condizioni non crediamo sia necessario procedere con ulteriori considerazioni di carattere economico. Invero in Commissione ci si è addentrati su una serie di valutazioni di dettaglio, che verosimilmente verranno evidenziate nella relazione di minoranza, che non hanno portato a conclusioni che inficiano la proposta del MM 535.

Rendiamo attento il Municipio come la priorità deve essere data alla completazione della rete della mobilità lenta, sia essa pedonale che ciclabile, come prevista nei vari "Programmi di agglomerato" così da garantire pari dignità ai vari vettori di mobilità.

Misure sull'acquisizione di biciclette dovrebbero restare al cittadino ed alle aziende private. Si tratta di concentrare le risorse finanziarie dove altri non possono intervenire, cioè nelle infrastrutture.

Cogliamo l'occasione per rendere attento il Municipio sui nuovi mezzi di trasporto lenti leggeri privati che finora hanno causato problemi di sicurezza e un certo disordine urbano. Significativa la decisione del Municipio di Lugano di non incentivare l'uso di questi mezzi, decisione che è stata accolta di buon grado dai potenziali utenti.

## 2. Considerazioni di dettaglio

### 2.1 Aspetti sistemici

Favorire l'uso della bicicletta, sia essa e-bike o meno, in un'area sostanzialmente pianeggiante come il fondovalle del nostro Comune è un obiettivo che va perseguito.

Se da una parte è vero che l'aumento del numero delle biciclette è importante, dall'altra va considerato che non tutti i nuclei famigliari possono permettersi di acquistare più e-bike: il proposto ampliamento di cui al MM 535 allarga la disponibilità dei nostri cittadini, e non solo di loro, alla mobilità lenta. L'efficacia di questa misura è legata alle ubicazioni delle nuove postazioni.

### 2.2 Incentivazione della mobilità lenta

I datori di lavoro pubblici, Comune di Bellinzona "in primis", sono attivi nella promozione della mobilità lenta dei collaboratori, specie laddove le distanze "casa-lavoro" e tra i vari posti di lavoro sono ridotte. Ciò permette di ottimizzare un altro elemento critico della mobilità: i posteggi a lunga durata.

Questa politica è stata attivata anche nel settore privato, che beneficerà del potenziamento del bike sharing nell'area urbana.

### 2.3 Gestione del sistema

Qualche perplessità è sorta per la gestione demandata direttamente e completamente alla "Fondazione Il Gabbiano" che "de facto" si assume gran parte del "rischio imprenditoriale". In buona sostanza la Fondazione può assumersi questo rischio, invero difficilmente valutabile in quanto il numero della futura utenza pagante, come pure i costi vivi di gestione si basano su esperienze invero, specie per i tempi, limitate perché lo scopo sociale principale gli permette di agire in tal senso.

Sullo scopo sociale la Commissione ha velocemente preso atto che sia da perseguire e che rientra senza dubbio nei compiti pubblici ai quali un Comune come il nostro non può sfuggire.

Qualche dubbio è dato dal non coinvolgimento, specie per gli interventi di manutenzione straordinaria che un parco biciclette di più di 700 biciclette e per quasi 10 anni sicuramente necessiterà. Le competenze professionali in questo specifico settore storicamente ci sono sia a Bellinzona che a Locarno nel settore privato e andrebbero coinvolte. Questo contribuirà a mantenere queste poche aziende private che assicurano gli stessi servizi al parco delle biciclette di proprietà privata. Invitiamo il Municipio a voler affinare questa specifica situazione.

### 2.4 Necessità di ampliare la rete.

L'attuale rete di bike-sharing sul territorio del nostro comune presenta ben più di una criticità, come ben evidenziato nei lavori commissionali dall'attenta analisi del collega Fabio Briccola. In particolare riteniamo che il suo ridotto utilizzo sia in gran parte da attribuire alla scarsità di postazioni, che inficiano di fatto il proposito principale di tale rete: il collegamento dell'ultimo chilometro. Perché questa politica dell'ultimo chilometro possa essere attuata è necessario che le postazioni si trovino sì vicino all'arrivo dei mezzi pubblici, ma altresì nelle vicinanze (ca 200 m) dai luoghi di maggior frequentazione delle persone alle quali tale rete è in principio destinata almeno in una fase iniziale. Pensiamo principalmente ai dipendenti dei servizi pubblici, a coloro che arrivano per lavoro sul nostro territorio con i mezzi pubblici e naturalmente ai turisti. Riteniamo l'utilizzo da parte dei nostri concittadini, (all'infuori di quanto precedentemente accennato), in una prima fase almeno, di minor impatto in quanto per la maggior parte propendono per l'acquisto del mezzo. Ecco allora per loro l'importanza del completamento delle piste ciclabili.

L'ampliamento della rete (da 10 a 38 postazioni e da 59 a 147 e-bike) diventa quindi la condizione per l'esistenza della rete stessa. Senza ampliamento, nelle condizioni attuali, la sua esistenza pone più di un interrogativo. Svilupparsi, crescere ed aumentare di efficacia. Se ciò non dovesse accadere sarebbe allora tempo per discutere dell'utilità di questo strumento di mobilità sostenibile ed avere il coraggio di trarne le logiche conseguenze.

## 3. Conclusione

La maggioranza della Commissione è convinta che l'estensione della rete regionale del bike sharing del Locarnese e piano di Magadino al Bellinzonese possa fungere in parte da esempio e stimolo al miglioramento della mobilità nel nostro Comune, così come contribuire ad una immagine più al passo con i tempi dello stesso.

In particolare permetterà ad un numero cospicuo di cittadini e di ospiti, siano esse persone che lavorano nella nostra città o turisti, di spostarsi su distanze e percorsi non coperti in modo efficace ed efficiente dal trasporto pubblico, dal traffico individuale motorizzato privato o a piedi.

Per quanto concerne l'aspetto economico crediamo che sia il ridotto costo netto di investimento (CHF 136'113.-) che quello di gestione annua (CHF 50'000.- in più della attuale situazione, cioè un franco annuo procapite!) siano coerenti con i benefici per il nostro sistema di mobilità.

Si ribadisce come in futuro le risorse finanziarie per il settore del traffico lento debbano essere prioritariamente allocate nelle infrastrutture programmate dai Piani di agglomerato.

Con le considerazioni espresse, la maggioranza della Commissione del Piano regolatore invita il Consiglio comunale a voler

**risolvere:**

1. È concesso un credito lordo di CHF 638'000.- per l'estensione della rete di bike sharing sul territorio del Comune di Bellinzona, da addebitare sul conto degli investimenti del Comune.
2. I sussidi cantonali e le partecipazioni di terzi per l'investimento, pari a CHF 305'287.50, andranno in diminuzione del credito.
3. A parziale copertura dell'investimento si fa capo all'accantonamento contributi FER. L'importo di CHF 196'599.- sarà inserito alle entrate della gestione investimenti.
4. Ai sensi dell'art. 13 cpv. 3 LOC, il corrispondente credito decadrà se non verrà utilizzato entro un anno dalla crescita in giudicato di tutte le decisioni relative a procedure previste dalle leggi per rendere operativa la presente risoluzione.

Con ogni ossequio.

PER LA MAGGIORANZA DELLA COMMISSIONE DEL PIANO REGOLATORE

Massimiliano Arif Ay, con riserva

Matteo Mozzini

Claudio Buletti

Davide Pedrioli, relatore

Manuel Della Santa, relatore

Marco Noi