



Bellinzona, 4 marzo 2022

RAPPORTO DI MINORANZA 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 esaminato il MM 535, preso atto delle risposte del Municipio (24.11.21) ed ascoltato in audizione (27.11.21) il Capodicastero Simone Gianini e il Signor Luigi Conforto, responsabile dell'ufficio energia di Locarno, membro della Fondazione "Il Gabbiano" e coordinatore bike sharing Sopraceneri.

Analizzati i dati delle risposte municipali e dopo i colloqui citati, una minoranza della Commissione è giunta alla conclusione che l'estensione della rete bike sharing non è giustificata per i motivi che verranno riassunti di seguito.

Premessa

I membri di minoranza della Commissione sono favorevoli alla mobilità lenta, ma non all'estensione della rete bike sharing. Infatti sono consapevoli che bisogna investire in ciclopiste e piste ciclabili, rendere maggiormente sicuri i tragitti in bicicletta, favorire l'installazione di stalli e postazioni di ricarica, poiché la maggior parte degli abitanti della Città ha ed usa le proprie biciclette private.

Per favorire la mobilità pubblica e privata si potrebbero aumentare i crediti per permettere a molte più persone di accedere ai sussidi dell'abbonamento Arcobaleno, dare a più cittadini degli incentivi per l'acquisto di biciclette o di e-bike favorendo così anche il commercio locale o ad esempio sviluppare il bikecoin (vedi Lugano e prossimamente Locarno).

Aspetti finanziari

Estrapolando dalle risposte del Municipio i dati di utilizzo del servizio di e-bike sharing cittadino riferito ai primi otto mesi del 2021 (anno con il miglior utilizzo) si evidenzia come i noleggi sono stati 2'652, ossia in media 11 al giorno, per cui ogni singola e-bike delle 59 attualmente in dotazione ha un noleggio giornaliero pari allo 0,18. Quindi in media un'e-bike viene utilizzata ogni 6 giorni e nel 95 % dei casi l'utilizzo non supera i 15 minuti.

A titolo di paragone, a Locarno (realtà molto diversa per struttura territoriale e afflusso turistico), l'utilizzo per giorno raggiunge lo 0,90 per veicolo.

I costi di gestione sostenuti dalla Fondazione "Il Gabbiano" per il mantenimento della rete corrisponde a fr. 1'111 per bicicletta all'anno (610 bici per 126 postazioni per le regioni Locarnese e Bellinzonese).

Dai dati messi a disposizione risulta che l'unico anno in cui i conti riferiti al servizio bike sharing gestito dalla Fondazione "Il Gabbiano" sono in attivo è il 2020, anno in cui sono aumentati i contributi del Cantone da fr. 40'000 a 112'000, dei Comuni da fr. 333'000 a 374'000 ed inoltre vi è stato un contributo da parte del coordinamento bike sharing equivalente a fr. 40'000. In totale vi è stato un maggiore apporto finanziario della Comunità (Comuni interessati e Cantone) per un ammontare di fr. 153'000. Esaminando i conti del Progetto Muovi-Ti della Fondazione "Il Gabbiano" si può notare come attualmente sono molto limitati o nulli gli accantonamenti per i futuri finanziamenti per l'acquisto di nuove biciclette, tenendo in considerazione che ogni singolo veicolo costa fr. 3'700.

È bene evidenziare come gli imprenditori locali, operanti sul nostro territorio in quest'attività non hanno nessun introito finanziario né inerente l'acquisto né la manutenzione di queste e-bike.

In aggiunta si può evidenziare come il servizio di bike sharing sia confrontato con la concorrenza dei distributori privati che possono fornire ai turisti tipologie di mezzi più adeguati alle loro esigenze (vedi scelta percorsi, caratteristiche fisiche del ciclista...) agli stessi costi.

Aspetti sociali

Considerato che la Fondazione "Il Gabbiano" per la gestione della rete bike sharing impiega in prevalenza giovani in difficoltà seguiti da formatori, impegno più che lodevole ed apprezzato, ci si chiede però se un simile esercizio sociale abbia un minimo di ritorno per la Comunità che lo finanzia e non sia come nel caso di Bellinzona un "lusso" per pochissime persone (11 biciclette utilizzate in media giornalmente).

Ci si interroga se non è più adeguato formare ed inserire ad esempio queste persone in difficoltà in ambito socio-sanitario, tenendo in considerazione il costante aumento dell'invecchiamento della popolazione con le relative problematiche. Un altro campo che potrebbe aprire nuovi orizzonti a queste persone potrebbe essere legato alla cura del territorio, vedi ad esempio la manutenzione dei boschi (causa indiretta di molti danneggiamenti dovuti ai sempre più frequenti nubifragi), la manutenzione e il ripristino di sentieri, la lotta alle neofite invasive... ossia lavori che abbiano maggiori sbocchi professionali per questi giovani e che diano un ritorno tangibile ad un numero maggiore di persone della nostra Comunità.

Aspetti ecologici

Non è certamente l'utilizzo medio giornaliero di neanche mezz'ora di 11 e-bike sul nostro comprensorio che permette una sostanziale diminuzione di traffico. È nostra convinzione che se si vuole diminuire il traffico motorizzato bisogna puntare su quegli aspetti che abbiamo menzionato precedentemente.

Inoltre, in questi ultimi mesi, è stato pubblicato uno studio del Politecnico di Zurigo che sostiene che le e-bike condivise siano più inquinanti (emissioni CO2) dei mezzi di trasporto che vanno a sostituire. Infatti nell'analisi del rendimento ecologico viene anche considerata l'energia necessaria per la fabbricazione e la manutenzione di questi veicoli. Le stesse considerazioni non possono essere fatte a riguardo delle e-bike private, in quanto vengono usate molto più frequentemente per sostituire le proprie automobili.

A tale riguardo, lo scorso mese a Lugano è stata inoltrata un'interrogazione al Municipio per conoscere la posizione dell'esecutivo cittadino in merito a tale problematica.

Conclusioni

L'attuale funzionamento della rete di bike sharing evidenzia molti interrogativi, perplessità e criticità che con l'estensione, a nostro parere, andrebbero ulteriormente ad accentuarsi. Infatti, come molti studi evidenziano, l'uso del bike sharing è soggetto alla meteo, alla distanza per il raggiungimento della postazione (al massimo una persona è disposta a spostarsi di 200 metri) e alla sicurezza del tragitto. Inoltre funziona solitamente dove c'è una cospicua densità di popolazione e un'evidente richiesta.

Sul nostro territorio cittadino non è mai stata manifestata l'esigenza di questo servizio, ma la popolazione ha richiesto la possibilità di spostarsi su percorsi più sicuri e completi.

La miglior immagine che Bellinzona possa dare in ambito di mobilità lenta è quella di promuovere e realizzare delle nuove strutture che invitino la popolazione a spostarsi senza la necessità di usare i veicoli motorizzati.

In data 25.2.2022 è stata pubblicata sul quotidiano "laRegione" un'intervista al Capodicastero Simone Gianini in cui si apprende che il Municipio ha dato mandato allo studio d'ingegneria Bonalumi Ferrati Partner SA di Giubiasco, affiancati dai maggiori esperti svizzeri di consulenza sulla mobilità, per analizzare e proporre un Piano di mobilità ciclistica come previsto nel Programma d'azione comunale. Queste analisi dovranno orientare gli investimenti per i prossimi dieci anni in merito alla mobilità dolce. Di conseguenza ci si domanda se non sia il caso di rinviare l'ampliamento della rete bike sharing in attesa che questi studi ne confermino la necessità e ne indichino un'eventuale realizzazione basandosi su parametri oggettivi comprovati. Queste considerazioni potrebbero essere inserite e sviluppate nel Programma d'agglomerato di quinta generazione.

In un momento di ristrettezze finanziarie non riteniamo che sia il caso, a nostro avviso azzardato, di provare a far funzionare un servizio già finanziariamente deficitario, pensando che una sua estensione possa portare dei benefici e dei ricavi che giustificano tali costi.

Noi proponiamo di meglio promuovere l'esistente servizio e di mettere degli obiettivi riguardanti il numero di noleggi. Se questi saranno raggiunti si potrà eventualmente studiare una migliore estensione della rete dove ci saranno degli effettivi bisogni.

Per quanto riguarda il costo netto d'investimento della Città (fr. 136'113), si dimentica comunque di sottolineare come la Comunità debba investire ulteriori fr. 501'886 (sussidi cantonali e contributi PER) e che la gestione annua per Bellinzona raddoppi e passi a 100'000 fr. annui, tutto ciò senza avere dei dati che oggettivamente possano far intravedere un maggior utilizzo e beneficio di questo servizio.

100'000 fr. annui che rapportati alla durata di vita delle nuove e-bike (loro sostituzione prevista dopo 7-8 anni) genererà comunque una spesa di 800'000 fr, senza sapere quali saranno poi i destini del servizio, anche perché nel MM 535 non sono stati menzionati degli obiettivi di sviluppo e di conseguenza non si intuisce su quali basi si possa monitorare il funzionamento della rete di e-bike sharing.

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

risolvere:

1. **Non 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.

Con ogni ossequio.

PER LA MINORANZA DELLA COMMISSIONE DEL PIANO REGOLATORE

Fabio Briccola, relatore

Enrico Zanti

Luca Madonna