



Bellinzona, 24 febbraio 2023

### **RAPPORTO DI MINORANZA COMMISSIONE DELLA GESTIONE**

#### **Mozione 69/2020 "Rendere gratuito il trasporto pubblico sul territorio della Città di Bellinzona" di Angelica Lepori Sergi e Monica Soldini**

Lodevole Consiglio comunale,  
Signor Presidente,  
Signore Consigliere comunali, Signori Consiglieri comunali,

#### **L'origine della mozione**

La mozione, presentata nell'autunno del 2020, chiede di rendere gratuito, per tutte le cittadine e i cittadini della città di Bellinzona, il trasporto pubblico all'interno del territorio del Comune.

La mozione si ricollega direttamente alla "rivoluzione", così è stata definita, votata dal Gran Consiglio ticinese nell'aprile di quello stesso 2020: un forte potenziamento dell'offerta pubblica nel settore dei trasporti che aveva incluso tutti i vettori del trasporto, rafforzandone la rete (entrata in funzione nel dicembre del 2020).

Nessuno, ovviamente, si era opposto a quella riforma; ma alcuni – tra cui i deputati dell'MPS – avevano messo in rilievo come quella riforma del trasporto pubblico fosse monca nella misura in cui il potenziamento dell'offerta non andava di pari passo con una radicale diminuzione delle tariffe o, in prospettiva, una gratuità delle tariffe stesse. La mozione vuole quindi essere un passo proprio nella direzione qui sopra auspicata, nella convinzione che non potrà esserci inversione di tendenza – cioè non verrà modificato in modo fondamentale il rapporto tra trasporto pubblico e trasporto privato individuale – senza un intervento radicale sul piano tariffale.

Che le cose stiano andando proprio in questo modo - e cioè che l'aumento dell'offerta non abbia comportato un aumento dell'utilizzazione del trasporto pubblico – ce lo confermano indirettamente tutta una serie di indizi. Ad esempio, i risultati della comunità tariffale Arcobaleno per il 2021 (con la nuova organizzazione orami quasi completamente a regime e che ha potuto approfittare, tra l'altro, di un forte impatto del turismo nel nostro Cantone) sono stati complessivamente ancora inferiori a quelli del 2019. Per il momento, non sembrerebbe essersi concretizzata quella "rivoluzione" nell'utilizzazione del trasporto pubblico ipotizzata.

Anche i dati forniti nella sua audizione dal vice-sindaco Gianini confermano una sostanziale stabilità negli ultimi anni. Ci ha ricordato infatti (e citiamo dal verbale di quella audizione) che *“Il costo complessivo del trasporto pubblico per la Città (linee urbane, linee regionali, fabbisogno a consuntivo CTA e linee locali) per gli anni 2021, 2022 e 2023 è stabile”*. Una conferma che non vi sarebbe stato, complessivamente, quel salto di quantità e qualità nell'utilizzazione del trasporto pubblico che il potenziamento dell'offerta nell'ambito dei trasporti sembrava, agli occhi di chi l'ha proposta, avrebbe comportato.

## **Perché un trasporto pubblico**

Gli obiettivi della mozione sono di tre tipi.

Il primo, facilmente intuibile, è di carattere ambientale. L'aggregazione di buona parte dei comuni del Bellinzonese nella nuova città di Bellinzona ha fatto assumere alle politiche sviluppate dalla città una vera e propria dimensione regionale, con una città assai estesa dal punto di vista territoriale e con un conseguente aumento degli spostamenti.

L'evoluzione climatica combinata a questo aumento degli spostamenti non possono non avere conseguenze dal punto di vista climatico, in particolare della qualità dell'aria e di altre conseguenze ad essa connesse. È quindi necessario ridurre il trasporto privato individuale a beneficio del trasporto pubblico collettivo. La mozione, con la sua proposta, vuole incoraggiare questo sviluppo che dovrebbe permettere di dare risposte positive – già a breve-medio termine – sul terreno ambientale.

All'obiettivo di carattere ambientale se ne accostano altri due di carattere economico e sociale.

Non vi sono dubbi, come abbiamo già accennato, che oggi le elevate tariffe sono l'ostacolo maggiore che frena il passaggio ad un altro tipo di mobilità. Il trasporto pubblico gratuito – è nostra convinzione – permetterebbe di ridurre il numero di viaggi individuali con vettori più inquinanti e costosi (come l'automobile), modificando in profondità la cultura della mobilità. Non pensiamo infatti che a muovere le scelte delle persone siano solo discorsi, “prediche”, appelli: ma sono ragioni materiali a spingere molto spesso le persone a modificare i propri comportamenti e, sull'onda di questi mutamenti, a riconoscere anche le ragioni culturali, personali, ambientali ed etiche di tali modifiche di comportamento, magari a lungo avversate.

## **È possibile realizzarlo tecnicamente?**

Apriamo qui una breve parentesi circa la fattibilità di un rilevamento che permettesse, nell'ambito di un sistema al quale partecipano dal punto di vista del finanziamento altri enti (Confederazione, Cantone e Comuni in forme diverse), di calcolare a quanto ammontano i costi direttamente imputabili alla città per l'utilizzazione dei trasporti pubblici da parte di propri cittadini.

Vi accenniamo poiché da più parti si sollevano obiezioni circa la fattibilità pratica di questo rilevamento che implicherebbe l'impossibilità di attuare la gratuità dei trasporti a livello di ente (come una città) nel quadro di un finanziamento dei trasporti che vede implicati anche attori più importanti e la cui giurisdizione è più estesa ed estesa anche ad altri vettori (Cantone e Confederazione).

Tuttavia a noi pare facilmente immaginabile un meccanismo di rilevamento che permetta ai cittadini e alle cittadine di Bellinzona di essere rilevati (basterebbe una tessera che possa essere rilevata al momento in cui si utilizza uno dei mezzi pubblici) come tali al momento in cui utilizzano un mezzo di trasporto: questo permetterebbe di addebitare quella corsa alla città di Bellinzona per la tratta cittadina.

## La questione dei costi

La posizione del Municipio (così come quella della maggioranza della commissione) insiste sulla questione dei costi che comporterebbe la realizzazione della proposta contenuta nella mozione, costi ritenuti insopportabili.

Il ragionamento è quello che accompagna spesso proposte avanzate in ambito sociale o ambientale (e non solo): considerate sicuramente “belle proposte”, magari anche in linea di massima condivisibili, ma che non reggono di fronte allo “scoglio” del loro costo, ritenuto eccessivo, se non esorbitante, o, nella migliore delle ipotesi, non sostenibile nel quadro della compatibilità con la situazione finanziaria della città.

Un costo che è d'altronde quasi sempre calcolato in un solo senso, quello cioè dei costi diretti rappresentati dalla proposta, in particolare insistendo unicamente su quanto la collettività (nel nostro caso la città) dovrebbe sborsare in più (rispetto ai costi per il trasporto pubblico già oggi sostenuti); mai in questi calcoli, seppur spesso improvvisati come in questo caso, si pensa di includere i benefici (che si possono tradurre anche in termini di minori costi) che conseguirebbero dall'introduzione del trasporto pubblico gratuito: pensiamo in particolare ai danni e ai costi generati in relazione all'ambiente, agli incidenti e alla salute, che vengono sopportati da terzi, dalla collettività o dalle future generazioni. Sono costi rilevantissimi dei quali non si tiene conto quando si stabilisce la contabilità dei “costi” del trasporto pubblico e in particolare del trasporto pubblico gratuito.

Il costo complessivo a carico della città di Bellinzona per il trasporto pubblico (linee urbane, linee regionali, fabbisogno a consuntivo CTA e linee locali) è di circa 7,6 mio. Si tratta di una somma importante e dalla quale si deve partire per qualsiasi valutazione ulteriore.

I dati forniti dal Municipio non sono per nulla convincenti e non mostrano una riflessione approfondita e seria sui possibili costi del trasporto pubblico. Ci si è limitati, nelle ipotesi ventilate dal Municipio e riprese tali e quali dalla maggioranza della commissione della gestione, a prendere come punto di riferimento il costo dell'abbonamento e estenderlo a tutta la popolazione o ad una parte di essa. In questa ultima ipotesi senza specificare e giustificare questa scelta.

Un modo di procedere diverso avrebbe potuto e dovuto partire da alcune questioni di base alle quali cercare di dare risposta, magari anche facendo capo a persone competenti in materia o che hanno studiato simili ipotesi.

Il punto di partenza sono i costi attuali che la città sostiene per il trasporto pubblico; partendo da questo dato si sarebbero dovuti aggiungere i costi attualmente sopportati (attraverso il pagamento dei biglietti e di abbonamenti o quote parte di abbonamenti) dagli utenti del trasporto pubblico domiciliati a Bellinzona e per le tratte relative alla città di Bellinzona; infine si sarebbero dovuti calcolare i costi aggiuntivi – a breve, medio e lungo termine – che il passaggio al trasporto pubblico gratuito comporterebbe a seguito dell'incremento della sua utilizzazione (obiettivo finale di tutta l'operazione). Questo modo di procedere, l'unico per poter avviare seriamente una discussione che implicasse anche una valutazione corretta dei costi – al di là di una discussione di principio – di fatto non è mai stata avviata; anzi, fin dall'inizio ci si è limitati ad accumulare dati fantasiosi costruiti su ipotesi altrettanto fantasiose.

Il dato dal quale si dovrebbe partire è quello relativo all'attuale costo per la città (i 7,6 milioni corrispondente alla quota parte a suo carico). Un ulteriore dato è quello al rapporto tra il finanziamento pubblico del trasporto e il finanziamento oggi a carico degli utenti del trasporto attraverso il pagamento dei biglietti. I dati ci dicono che i biglietti coprono circa il 30% del sistema di trasporto pubblico.

Sarebbe dunque questa la parte che, sicuramente e a breve termine, andrebbe ad incrementare i costi a carico della città: cioè la parte non assunta dal finanziamento pubblico. A cui dovrebbero essere aggiunti altri costi marginali.

Pur non essendo degli specialisti e limitandoci ad un calcolo assai grezzo possiamo affermare che l'introduzione del trasporto pubblico gratuito a Bellinzona comporterebbe costi superiori di 4-5 milioni all'anno rispetto a quanto già oggi la città spende. Una cifra assolutamente sopportabile e ben lontana dalle fantasiose cifre fornite dal Municipio e riprese dalla commissione (con ipotesi di costi complessivi varianti tra i 21 e i 25 milioni).

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si invita a voler

risolvere:

La mozione 69/2020 "Rendere gratuito il trasporto pubblico sul territorio della Città di Bellinzona" di Angelica Lepori Sergi e Monica Soldini **è accolta.**

Con ogni ossequio.

PER LA MINORANZA DELLA COMMISSIONE DELLA GESTIONE

G. Sergi