

# Messaggio

numero

**7633**

data

27 febbraio 2019

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **Richiesta di un credito di 550'000.-- franchi per il sostegno a progetti di bike sharing negli agglomerati del Cantone e per valutarne l'impatto sulla mobilità**

Signora Presidente,  
signore e signori deputati,

la mozione del 13 novembre 2007, presentata da Sergio Savoia e cofirmatari "Per un sistema di bike sharing cantonale" chiedeva di sostenere le iniziative comunali di bike sharing<sup>1</sup> e, in particolare, il Governo era invitato a incoraggiare concretamente i quattro centri cantonali a dotarsi di un sistema di condivisione della bicicletta e a creare le condizioni affinché i sistemi scelti fossero compatibili. Il Parlamento, in data 15 marzo 2011 e nonostante il parere negativo espresso dal CdS con messaggio n. 6108 del 28 agosto 2008, ha tuttavia accolto le conclusioni del Rapporto del 10 febbraio 2011 della Commissione speciale pianificazione del territorio sulle mozioni e sul Messaggio 6108, affidando al Dipartimento del territorio il compito di elargire contributi per la creazione dei sistemi di bike sharing.

Il credito di franchi 500'000.--, stanziato con il messaggio 6704 del 24 ottobre 2012, è stato integralmente utilizzato per contribuire alla creazione rispettivamente all'espansione dei sistemi di bike sharing negli agglomerati di Locarno e di Lugano.

Poiché creati a livello di agglomerato e non di singolo Comune, i sistemi permettono spostamenti di ampio raggio. Sono in corso approfondimenti per garantire la compatibilità fra i diversi sistemi adottati dai due agglomerati.

Per sviluppare la rete di bike sharing anche negli agglomerati di Bellinzona e Mendrisio – Chiasso è ora necessario disporre di un credito specifico. Sottoponiamo quindi la richiesta di un credito di franchi 500'000.-- da destinare al sostegno dei progetti di bike sharing negli agglomerati che ne sono sprovvisti ed all'ottimizzazione dei sistemi già esistenti. Inoltre si intende svolgere uno studio, per il quale si richiede un credito di franchi 50'000.--, che valuti sulla base degli spostamenti effettuati, l'impatto del bike sharing sulla ripartizione modale in favore della mobilità lenta e del trasporto pubblico.

Il credito complessivo richiesto è quindi di franchi 550'000.--.

<sup>1</sup> Mediante il sistema bike sharing viene messo a disposizione dei cittadini, previa sottoscrizione di apposito abbonamento, un certo numero di biciclette dislocate sul territorio in diverse postazioni dalle quali è possibile prelevare le biciclette, utilizzarle per gli spostamenti quotidiani e riconsegnarle alla fine dell'utilizzo.

## INDICE

1.	IMPORTANZA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E COMPETENZE .....	2
2.	I SISTEMI DI BIKE SHARING IN TICINO .....	3
2.1	Luganese.....	3
2.2	Locarnese .....	3
3.	BILANCIO DEI SISTEMI IN FUNZIONE .....	3
4.	STRATEGIA .....	4
5.	INTERVENTI, MISURE E CREDITO RICHIESTO .....	4
6.	PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO.....	5
7.	CONCLUSIONE .....	6



### 1. IMPORTANZA DELLA MOBILITÀ CICLABILE E COMPETENZE

I risultati del Microcensimento 2015 sulla mobilità e i trasporti<sup>2</sup> indicano che in Svizzera il 42.9% degli spostamenti effettuati per motivi di lavoro è inferiore ai 5 km (il 55.3% in Ticino). Questa percentuale aumenta al 72.6% per quelli legati agli acquisti e al 73.7% per gli spostamenti legati alla formazione. Considerando che la bicicletta costituisce una modalità di spostamento molto efficace sulle distanze porta a porta fino a 5 km, si intuisce l'enorme potenziale che risiede nella mobilità ciclabile quale vettore di trasporto per i tragitti utilitari casa-lavoro e casa-scuola.

A seguito della revisione parziale della Legge sulle strade (Messaggio n. 6591 dell'11 gennaio 2012 e relativo Decreto legislativo del 25 settembre 2012), il Cantone ha notevolmente aumentato il suo impegno nell'ambito della mobilità ciclabile, estendendo le sue competenze alla pianificazione e alla realizzazione di percorsi ciclabili d'interesse regionale, destinati principalmente agli spostamenti quotidiani, in precedenza di competenza dei Comuni. In 18 anni, dal 1995 al 2012, sono stati stanziati complessivamente 38 mio fr. La modifica della Legge sulle strade ha consentito di svolgere una politica ancora più incisiva, come dimostrano gli importanti stanziamenti a partire dal 2013. Nel periodo 2013-2018 le richieste di credito approvate dal Parlamento hanno infatti raggiunto complessivamente 83 mio fr.

La competenza per la realizzazione e la gestione di posteggi per biciclette e di sistemi di bike sharing è assegnata ai Comuni. Questo Consiglio intende tuttavia incentivare, in base a condizioni ben precise, gli investimenti effettuati dagli enti locali per lo sviluppo di sistemi di bike sharing, ora inseriti anche nei programmi d'agglomerato.

---

<sup>2</sup> OFS (2017) : Comportement de la population en matière de transports. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015. Ed. Office fédéral de statistique, Neuchâtel.

## **2. I SISTEMI DI BIKE SHARING IN TICINO**

Gli agglomerati di Lugano e di Locarno dispongono oggi di un sistema di bike sharing. Sono inoltre state attivate da alcuni Comuni anche altre modalità di condivisione, che sono più assimilabili ad un classico noleggio di biciclette piuttosto che ad un sistema di bike sharing. Vi è, ad esempio, la messa a disposizione di e-bike ai residenti, nell'ambito del progetto "Scollinando" proposto da 11 Comuni da Ponte Capriasca a Massagno.

La compatibilità dei sistemi è garantita unicamente all'interno degli agglomerati: non è permesso usufruire di sistemi differenti facendo capo ad un unico abbonamento; essa è tuttavia in fase di approfondimento tecnico/finanziario da parte dei prestatori di servizio (Velospot e Publibike).

### **2.1 Luganese**

Nel 2010 è stato creato il sistema di bike sharing del Luganese, prima che fosse stanziato il credito quadro in favore di questo sistema (Messaggio n. 6704 del 19 febbraio 2013 e relativo Decreto esecutivo concernente i sussidi per i sistemi di bike sharing negli agglomerati del 26 novembre 2013). Il sistema è poi stato ampliato progressivamente, grazie anche ai contributi cantonali concessi a 5 nuove postazioni per un importo totale di 69'910.- franchi.

Il sistema iniziale "Velopass" è poi stato sostituito da "Publibike", giungendo a disporre di 24 postazioni per un totale di 100 biciclette, sia tradizionali che elettriche. A partire dal 2019 il sistema sarà potenziato a 32 postazioni e 150 biciclette.

### **2.2 Locarnese**

Il sistema è stato creato nel 2016 nei Comuni di Locarno e Muralto con 15 postazioni per 100 biciclette tradizionali. L'investimento complessivo è stato di 460'000.- franchi, al quale il Cantone ha contribuito con 211'500.- franchi per le postazioni e per l'officina.

Nel 2016 il bike sharing è stato inserito nel Programma di agglomerato di terza generazione (Paloc3) quale misura di mobilità lenta (ML15).

In seguito, su mandato della Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese (CIT), la città di Locarno ha coordinato l'ampliamento della rete, finanziato dai Comuni interessati. Nel 2018 infatti essa è stata estesa all'intera regione, con postazioni situate fra Cadenazzo e la Valle Onsernone. Il sistema conta ora 96 postazioni e 489 biciclette, sia elettriche (269) che tradizionali (220). Il costo complessivo dell'estensione è stato di 2'280'000.- franchi. Il contributo cantonale è stato concesso a 27 postazioni su 82 per un importo totale di 248'590.- franchi. Ai sensi del Decreto esecutivo concernente i sussidi per i sistemi di bike sharing negli agglomerati del 26 novembre 2013 il contributo è stato assegnato alle postazioni che soddisfano i criteri stabiliti: numero sufficiente di utenti potenziali, legame con i percorsi di mobilità lenta e spostamenti di lunghezza ragionevole.

## **3. BILANCIO DEI SISTEMI IN FUNZIONE<sup>3</sup>**

Il sistema di Locarno contava inizialmente 15 postazioni per un totale di 100 biciclette e ha totalizzato una media di 2'051 noleggi mensili (0.68 spostamenti giornalieri per bicicletta). Durante i primi 3 mesi dopo l'ampliamento a 96 postazioni con 489 biciclette, sono stati conteggiati 4'268 spostamenti (0.3 spostamenti giornalieri per bicicletta).

---

<sup>3</sup> I dati sono stati forniti dai gestori dei sistemi.

Il sistema di Lugano conta ad oggi 24 postazioni per un totale di circa 100 biciclette. Da inizio dicembre 2017 a fine novembre 2018 sono stati effettuati 39'762 spostamenti totali (1.1 spostamenti giornalieri per bicicletta).

In base all'esperienza maturata si nota che i sistemi più efficaci sono quelli che presentano una fitta rete di postazioni all'interno delle aree urbane, dove si concentrano i posti di lavoro e dove vi è una densità abitativa elevata.

A titolo di paragone, i sistemi già in funzione nelle città di Bienne e Lucerna, paragonabili per dimensioni a quelle ticinesi, hanno un numero di noleggi che si attesta attorno ad 1 noleggio per bicicletta al giorno<sup>4</sup>.

Si osserva che i sistemi di bike sharing esistenti in Ticino sono relativamente recenti e sono già stati oggetto di potenziamenti. Le cifre disponibili non sono oggi sufficientemente consolidate per trarre un bilancio definitivo. È dunque intenzione del CdS valutarne la sostenibilità e l'efficacia entro i prossimi due anni.

#### **4. STRATEGIA**

Il Consiglio di Stato intende impegnarsi per promuovere a medio termine un sistema di bike sharing in tutti gli agglomerati del Cantone.

Tramite la progressiva realizzazione dei percorsi ciclabili regionali, di posteggi Bike+Ride presso le stazioni TILO e con il sostegno ai sistemi di bike sharing, si favorisce l'uso della bicicletta come mezzo per gli spostamenti quotidiani sulle brevi distanze, anche in combinazione con l'utilizzo del trasporto pubblico (intermodalità).

La realizzazione di sistemi di bike sharing ha sensibilizzato i Comuni sull'opportunità di sviluppare maggiormente la mobilità lenta e in particolare di attuare percorsi ciclabili locali, complementari a quelli regionali. I sistemi di bike sharing contribuiscono quindi tendenzialmente a promuovere una mobilità più sostenibile.

#### **5. INTERVENTI, MISURE E CREDITO RICHIESTO**

Negli agglomerati del Bellinzonese e del Mendrisiotto e Basso Ceresio sono attualmente in corso studi di fattibilità per la creazione di un sistema di bike sharing. I progetti sono portati avanti dai Comuni e dalle Commissioni regionali dei trasporti del Bellinzonese e del Mendrisiotto e Basso Ceresio. Il concetto è stato pure inserito nel Programma d'agglomerato del Mendrisiotto e Basso Ceresio di seconda generazione.

I gestori dei sistemi attivi nel Locarnese e nel Luganese possono contare su un consistente numero di postazioni e di biciclette ma stanno comunque svolgendo, in collaborazione con i Comuni limitrofi, degli approfondimenti per valutare eventuali estensioni.

---

<sup>4</sup> BOLZ, Urs (2018): Öffentliche Veloverleihsysteme in der Schweiz: Entwicklungen und Geschäftsmodelle – ein Praxisbericht. In: "Materialien Langsamverkehr Nr. 137", p. 38. Ed. Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern.

Al Cantone compete lo stanziamento di contributi a favore dell'infrastruttura. Il finanziamento della gestione corrente dei sistemi è interamente a carico dei promotori. Con il nuovo Decreto esecutivo s'intendono quindi confermare i criteri d'erogazione stabiliti nel Decreto precedente. In particolare il contributo potrà essere accordato ai progetti che:

- sono coerenti con la politica dei trasporti negli agglomerati;
- presentano un piano di finanziamento concordato con il Dipartimento del territorio;
- si sviluppano all'interno di un agglomerato;
- godono del sostegno dei Comuni interessati e della Commissione regionale dei trasporti;
- dispongono di un'utenza potenziale<sup>5</sup> adeguata;
- garantiscono la possibilità d'uso reciproco con i sistemi degli altri agglomerati;

I progetti di creazione o di ampliamento di una rete di bike sharing potranno beneficiare di contributi del 50% del costo d'investimento ma fino a un massimo di:

- franchi 30'000.- per la creazione del servizio (officina, veicoli di servizio, programma di gestione del servizio, formazione del personale) negli agglomerati che ne sono sprovvisti;
- franchi 15'000.- per ogni nuova postazione e per le relative biciclette.

Le cifre relative al numero di noleggi giornalieri sono un chiaro indicatore dell'attrattiva dei sistemi di bike sharing. Ciò non è però sufficiente per dimostrarne l'efficacia nel contenimento o nella riduzione del traffico individuale motorizzato così come per verificarne il ruolo nel cambiamento della ripartizione modale in favore della mobilità ciclabile e del trasporto pubblico. Sulla base dei progetti in corso è quindi opportuna un'approfondita valutazione in merito al rapporto costi/benefici dei diversi sistemi e nella loro globalità.

Questo Consiglio intende quindi promuovere uno studio sui sistemi di bike sharing presenti in Ticino, da affidare a esperti in materia, che ne valuti efficacia ed effetti. Tale studio, oltre che servire per precisare l'impostazione cantonale in materia, potrà essere utile ai promotori per ottimizzare le reti.

In conclusione viene dunque chiesto un credito complessivo di franchi 550'000.- di cui un importo di franchi 500'000.-, analogo a quello precedente, per subsidiare investimenti che riguardano infrastrutture di bike sharing negli agglomerati e uno di franchi 50'000.- per finanziare gli approfondimenti sull'impatto del bike sharing sulla mobilità.

## **6. PIANO DIRETTORE, LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO**

I contenuti del presente messaggio sono coerenti con gli obiettivi del Piano direttore, che conferma l'importanza della mobilità lenta (pedonale e ciclabile, scheda M10) e la rilancia quale elemento fondamentale per la qualità della vita dei residenti e per l'attrattiva del Cantone dal profilo turistico. I sistemi di bike sharing concorrono infatti a migliorare la fruibilità del nostro territorio e del nostro paesaggio e costituiscono una modalità di spostamento rispettosa dell'ambiente e del territorio.

---

<sup>5</sup> L'utenza potenziale si riferisce alla densità di addetti e/o abitanti, alla presenza di nodi intermodali ed alla presenza di centri di interesse e/o grandi generatori di traffico.

Richiamiamo in particolare gli obiettivi 15,18 e 26 del Piano direttore:

- Promuovere spazi pubblici di qualità, attrattivi e sicuri (15);
- Incentivare la complementarità e una più equilibrata ripartizione modale tra i diversi mezzi di trasporto secondo il contesto territoriale e le loro caratteristiche tecniche, sostenendo in particolare:
  - il trasporto pubblico tra e negli agglomerati;
  - la mobilità combinata e il traffico lento;
  - la gestione coordinata dei posteggi negli agglomerati (18);
- Promuovere il turismo e lo svago attraverso lo sviluppo di progetti e strutture intesi a favorire una fruizione sostenibile delle componenti naturali, culturali e paesaggistiche del territorio (26).

Si richiamano inoltre gli indirizzi e le misure della scheda M10 “Mobilità lenta” e le misure riguardanti i percorsi ciclabili delle schede sui Programmi d’agglomerato.

I progetti e gli investimenti presentati in questo Messaggio sono in sintonia con gli obiettivi fissati nelle Linee direttive per il periodo 2015-2019 nelle Schede programmatiche n. 34 (territorio - paesaggio e qualità di vita) lettera b) e n. 35 (territorio – mobilità efficiente all’apertura di Alptransit) lettera j), e segnatamente lettera f), che prevede l’attuazione delle misure prioritarie dei Programmi d’agglomerato di seconda e terza generazione.

Le uscite per i contributi per i progetti di bike sharing pari a fr. 550'000.-, sono previste nel PFI del settore 63 “Trasporti” (fr. 100'000.- a PFI 2016-2019 e fr. 450'000.- a PFI 2020-2023) e sono collegate al conto 56500054 “Contributi per piste ciclabili”, WBS 767 55 1012 della Sezione della mobilità (PFI 631 40).

Trattandosi di contributi a terzi e considerato che è escluso il finanziamento dei costi di gestione, non sono previste successive spese ricorrenti.

Non è previsto alcun potenziamento del personale dello Stato.

L’allegato decreto legislativo è approvato secondo il principio della maggioranza semplice dei votanti in Gran Consiglio.

## **7. CONCLUSIONE**

Tramite questo Messaggio il Consiglio di Stato vuole porre le basi finanziarie per estendere i sistemi di bike sharing a tutti gli agglomerati e potenziare, qualora opportuno, i sistemi già esistenti.

Sulla base di quanto precede vi invitiamo cortesemente a voler approvare il disegno di Decreto legislativo allegato.

Vogliate gradire, signora Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Claudio Zali

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**concernente la richiesta di un credito di 550'000 franchi per il sostegno a progetti bike sharing negli agglomerati del Cantone e per valutarne l'impatto sulla mobilità**

IL GRAN CONSIGLIO  
DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

richiamate:

- la legge sulle strade del 23 marzo 1983;
- la legge sul coordinamento pianificatorio e finanziario in materia di infrastrutture e servizi di trasporto del 12 marzo 1997;

visto il messaggio 27 febbraio 2019 n. 7633 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

È stanziato un credito di 550'000 franchi per sostenere progetti bike sharing negli agglomerati del Cantone e per allestire uno studio che ne valuti l'impatto sulla mobilità.

### **Articolo 2**

Il credito è iscritto al conto degli investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

### **Articolo 3**

Il presente decreto legislativo è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.