

Rapporto

numero	data	Dipartimento
6108 R 6337 R Concerne	10 febbraio 2011	TERRITORIO

della Commissione speciale pianificazione del territorio sulle mozioni

- **13 novembre 2007 presentata da Sergio Savoia e cofirmatari «Per un sistema di *bike-sharing* cantonale»**
(v. messaggio 25 agosto 2008 n. 6108)
- **23 ottobre 2007 presentata da Riccardo Calastri e Giuseppe (Bill) Arigoni «Promozione della mobilità combinata e del traffico lento»**
(v. messaggio 30 marzo 2010 n. 6337)

LE MOZIONI

La mozione di Sergio Savoia del 13 novembre 2007 - alla quale il CdS ha risposto con il messaggio n. 6108 del 28 agosto 2008 - chiede al Governo cantonale di sostenere le iniziative comunali di *bike-sharing*.

In particolare chiede che il Governo incoraggi concretamente i centri principali a dotarsi di un sistema di *bike-sharing*, creando le condizioni affinché i sistemi scelti siano tra di essi compatibili (per esempio per la riconsegna in comuni diversi rispetto a quelli in cui avviene il prelievo della bicicletta).

Per il mozionante, a tal modo, il Ticino - sempre più regione-città - si doterebbe così di uno strumento moderno, a basso costo e di sicuro richiamo anche turistico, che contribuirebbe pure ad alleviare i problemi del traffico.

Più o meno dello stesso periodo è la mozione Calastri-Arigoni (23 ottobre 2007) - alla quale il CdS ha risposto in data 30.3.2010 - che chiede al CdS di pianificare e realizzare tempestivamente tutte le misure atte a favorire lo sviluppo della mobilità combinata e del traffico lento. In particolare la mozione chiede l'allestimento di un piano cantonale per la promozione del traffico lento, l'elaborazione di una scheda di piano direttore sulla mobilità combinata e sul traffico lento e la presentazione di un programma d'agglomerato del Bellinzonese.

I MESSAGGI

Il Consiglio di Stato, nel **messaggio n. 6108 del 28 agosto 2008**, in risposta alla mozione Savoia, spiega il ruolo della bicicletta nell'ambito della mobilità in Svizzera e condivide il fatto che rappresenti il mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente (non inquina e consuma pochissimo spazio), con potenzialità sicuramente interessanti nell'ambito della mobilità sostenibile.

L'opportunità di promuovere maggiormente l'utilizzo della bicicletta non viene quindi messa in discussione, e ciò soprattutto per le città, ma anche per la periferia, dove può essere utilizzata per esempio per l'accesso alle fermate ferroviarie.

In effetti la bicicletta contribuisce a rendere più interessante il vettore ferroviario, estendendone la zona d'influenza. Il suo impiego permette di ampliare di ben quattro volte - rispetto allo spostamento a piedi - il bacino di utenza delle stazioni ferroviarie.

In Svizzera il *Bike+Rail* (spostamento in bicicletta fino in stazione, posteggio della bicicletta e prosecuzione in treno) è la forma di mobilità combinata più importante per la ferrovia. Il 10% degli spostamenti in ferrovia sono effettuati da utenti che hanno raggiunto in bicicletta la stazione, contro solo il 5% degli spostamenti effettuati tramite il *Park+Ride* (posteggio dell'auto in stazione).

Anche in ambito turistico la bicicletta diventa sempre più importante e il fatto di poterla utilizzare agevolmente su tracciati sicuri costituisce un'attrattiva sempre più apprezzata.

Il Consiglio di Stato ricorda che il Cantone è competente per la realizzazione degli itinerari ciclabili d'interesse nazionale e cantonale, definiti nelle schede di PD 12.27 rispettivamente 12.28.

La rete d'importanza nazionale in Ticino comprende i seguenti percorsi:

- San Gottardo-Chiasso - Bellinzona-Ascona - Bellinzona-Lumino(-S.Bernardino)

Gli itinerari d'importanza cantonale sono invece i seguenti:

- Biasca-Lucomagno (Valle di Blenio) - Locarno-Caveragno (Valle Maggia) - Tesserete-Lugano-Agno-Ponte Tresa-Fornasette (Luganese) - Stabio-Mendrisio-Chiasso (Mendrisiotto)

La realizzazione degli itinerari regionali è invece di competenza dei Comuni. La pianificazione di questi ultimi avviene nell'ambito dei Piani regionali dei trasporti; i percorsi o gli interventi con rilevante incidenza territoriale sono in seguito ripresi nelle rispettive schede di Piano direttore. Per quanto riguarda il Luganese, si è preso infatti spunto dall'allestimento del Piano della viabilità del Polo per pianificare congiuntamente la rete dei percorsi ciclabili regionali e di quelli cantonali. È stata definita una rete di percorsi densa che serve i principali punti di attrazione e produzione del traffico ciclabile. Nel Mendrisiotto è in fase di consolidamento il progetto della rete ciclabile cantonale e regionale già inserita nel PRT. Anche nel Locarnese è in corso uno studio per l'aggiornamento e la densificazione della rete prevista nel PRT. Il Cantone contribuisce alla realizzazione di tale rete tramite sussidi che possono arrivare fino al 50% (Art. 29 Lstr) dell'investimento. Per quest'ultimo scopo sono attualmente disponibili 400'000.-- CHF all'anno. Negli ultimi anni questa disponibilità non è però stata sfruttata a pieno dai Comuni, in quanto non c'erano sufficienti progetti in corso.

Questo poiché vi sono ancora difficoltà per lo sviluppo della rete regionale: su proposta anche del "Gruppo di sostegno itinerari ciclabili", istituito dal Consiglio di Stato appositamente per promuovere la mobilità su due ruote in Ticino, il Cantone sta intensificando la collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti e i Comuni per incentivarli ad assumere l'iniziativa con più decisione.

La responsabilità per queste misure tuttavia non può che essere dei Comuni. Nell'ambito della pianificazione del servizio ferroviario regionale, il Cantone assieme alle FFS presta particolare attenzione all'accessibilità alle fermate esistenti o previste: oltre che le esigenze d'interscambio bus-treno, per ogni fermata sono stati definiti gli scenari di sviluppo dell'offerta di posteggi *P+R*, le infrastrutture che richiedono maggior disponibilità di spazi. Inoltre in ogni fermata sono previsti stalli per biciclette (*B+R*).

Nel caso di fermate esistenti sono principalmente le FFS ad assumersi l'onere di adeguare costantemente l'offerta, in particolare di *P+R* e *B+R*. Nel caso di nuove fermate o ristrutturazioni complete, le esigenze di mobilità combinata vengono considerate sin

dall'inizio della progettazione. Il Cantone, in collaborazione con le FFS, ha avviato l'azione bici-treno per incentivare anche il trasporto bici accompagnato.

Il *bike-sharing*, traducibile con «condivisione della bicicletta», ossia la messa a disposizione dei cittadini di biciclette di proprietà comunale, dislocate in diversi punti di parcheggio, che i cittadini (previa sottoscrizione di apposito abbonamento) possono utilizzare durante il giorno con il vincolo di consegnarle alla fine dell'utilizzo presso uno dei vari punti di raccolta, è stato recentemente realizzato a Lugano. Il 29 luglio 2010 sono state aperte al pubblico 5 stazioni per un totale di 58 biciclette da noleggio. Vi sono inoltre esperimenti in corso di sistemi di noleggio tradizionale (Bellinzona, Locarno e Airolo). A Bellinzona, il Municipio ha deciso di intraprendere i passi necessari per mettere a disposizione gratuitamente delle biciclette in vari punti della Città. Al momento si hanno notizie di un successo evidente del sistema *bike-sharing* soprattutto in città di grandi dimensioni, quali Parigi e Barcellona, dove esiste un potenziale di utenti molto elevato, che permette un ricambio continuo di bici nelle singole stazioni. Addetti ai lavori sono piuttosto scettici sulle possibilità di funzionamento di un sistema con diverse postazioni in agglomerati delle dimensioni di Bellinzona, Locarno o Mendrisio/Chiasso.

Senza poter entrare nel merito di una verifica di effettivo funzionamento di un sistema *bike-sharing*, presupponendo una copertura minima degli agglomerati di Lugano, Locarno, Bellinzona, Lugano, Chiasso/Mendrisio, il Consiglio di Stato indica che occorrerebbero complessivamente 17-20 postazioni per biciclette. Partendo da un costo di CHF 60'000.-- per postazione, ciò significherebbe un investimento di circa 1-1.2 milioni di franchi.

Un possibile ulteriore sviluppo potrebbe comprendere ulteriori 10-15 postazioni, dunque un investimento ulteriore: 0.6-0.9 milioni di franchi.

Per il consiglio di Stato gli sforzi del Cantone, come pure delle Commissioni regionali dei trasporti e dei Comuni, devono prioritariamente concentrarsi sulla realizzazione di un'adeguata rete di percorsi ciclabili, per la quale molto resta da fare.

Sussistono inoltre dei dubbi sul fatto che il sistema classico *bike-sharing*, come attuato nelle grandi città, possa effettivamente funzionare in ambiti urbani più piccoli, a causa della insufficiente massa critica. Sono piuttosto da ricercare soluzioni che prevedono un perfezionamento degli attuali sistemi di noleggio, in particolare presso le stazioni, con possibilità di abbonamenti per utenti regolari.

Per questi motivi e malgrado un eventuale contributo cantonale per la realizzazione di sistemi *bike-sharing* negli agglomerati del Cantone non sembri proibitivo, il Consiglio di Stato ritiene che non sia compito del Cantone intervenire attivamente in questo ambito.

Nel **messaggio n. 6337 del 30 marzo 2010** in risposta alla mozione Calastri-Arigoni, il CdS ribadisce di come non abbia dato immediata risposta scritta, ma bensì «ampia risposta nei fatti».

Ricorda che per il traffico ciclabile, il Cantone è competente per la realizzazione degli itinerari ciclabili d'interesse nazionale e cantonale, mentre la realizzazione degli itinerari regionali è invece di competenza dei Comuni.

Illustra poi la scheda M10 sulla mobilità lenta - l'unica forma di mobilità (insieme all'aviazione) che dispone di una scheda dedicata - contenuta nel Piano direttore cantonale, che ha stabilito la rete dei percorsi di importanza cantonale.

Il CdS ritiene che la sfida futura consista in una maggiore integrazione della mobilità lenta nella pianificazione territoriale e dei trasporti, da effettuare promuovendo una visione più completa delle reti dei percorsi pedonali e ciclabili e migliorando l'efficacia dell'insieme dei percorsi.

Il CdS ricorda che negli ultimi anni il Cantone ha intensificato la collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti e con i Comuni per dare corpo ad una rete ciclabile regionale. Approccio utilizzato nelle varie regioni del Cantone e richiesto anche dalla

Confederazione, che nell'ambito dei Programmi d'agglomerato, che assegna a questa modalità di spostamento un ruolo importante.

Con le iniziative intraprese il CdS ritiene che le richieste della mozione Calastri-Arigoni siano di fatto già state in larga parte evase dal profilo dei principi e della pianificazione, pur ribadendo che la realizzazione di quanto contenuto nei piani è ancora molto impegnativa dal profilo finanziario e procedurale.

Ricorda che nell'ambito dell'aggiornamento del Piano direttore è stata inserita una nuova scheda specifica (M7) che tratta il «Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia - TILO». Nel capitolo sugli indirizzi e sulle misure è stato considerato anche l'aspetto dell'accessibilità alle fermate e, oltre ai principi indicati in questa scheda, quelle relative ai Piani regionali dei trasporti (M2-M5) precisano le esigenze e le ubicazioni relative ai nodi di interscambio e ai posteggi di tipo *Park and ride* e quindi anche il punto 3 della mozione Calastri-Arigoni per la mobilità combinata, con la richiesta tendente all'elaborazione di una scheda di piano direttore sulla mobilità combinata, è da considerare evasa nell'impostazione e nei principi operativi.

Per quanto attive il programma d'agglomerato del Bellinzonese, al momento della formulazione della mozione era già in corso l'allestimento dei programmi d'agglomerato del Luganese e del Mendrisiotto, consegnati alla Confederazione a fine 2007. Non essendoci allora le premesse politiche, tecniche e finanziarie per elaborare un Programma d'agglomerato conforme alle richieste per le regioni del Bellinzonese e del Locarnese se ne era stabilito l'avvio in una seconda fase.

Per la prossima scadenza indicata dalla Confederazione (fine 2011), sarà così possibile consegnare però entrambi i programmi, così come richiesto dai mozionanti e in linea con l'impostazione data dalla Confederazione, con particolare attenzione dedicata alla mobilità lenta.

Tenendo conto inoltre dell'adozione della scheda di Piano direttore relativa al Concetto di organizzazione territoriale dell'agglomerato bellinzonese (COTAB), il CdS conclude considerando le tre richieste formulate dai mozionanti assunte come già realizzate, visto che di fatto è già stata avviata la fase operativa, motivo per cui la mozione sarebbe ormai priva di oggetto.

LA DISCUSSIONE IN COMMISSIONE

La Commissione ha iniziato a trattare il tema in occasione della presentazione del messaggio sulla mozione Savoia in data 28 agosto 2008. Visto e considerato però che il *bike sharing* rappresenta uno dei tanti tasselli relativi alla mobilità lenta, ha ritenuto opportuno attendere la presentazione del messaggio sulla mozione Calastri-Arigoni, che toccava il tema della mobilità in senso più ampio. Il Messaggio è però stato presentato solo il 30 marzo 2010, a poche settimane di distanza del lancio da parte della città di Lugano del suo progetto di *bike sharing*.

Di seguito sono riportate le discussioni commissionali, che hanno avuto luogo in tempi diversi, tra il 2008 ed il 2010.

La *mobilità lenta*, nelle sue diverse declinazioni, è oggi al centro di ogni discorso di gestione equilibrata del territorio. Nuova mobilità, urbanistica, salvaguardia dell'ambiente, sono ambiti correlati che hanno, tutti quale fine il promovimento della qualità di vita di chi abita il territorio.

La mozione Savoia chiede di sostenere le iniziative comunali di *bike-sharing* - ossia la messa a disposizione di biciclette di proprietà comunale, dislocate in diversi punti di parcheggio - e di incoraggiare i principali centri a dotarsi di sistemi compatibili.

Il Consiglio di Stato, nel messaggio in risposta alla mozione Savoia, afferma che gli sforzi del Cantone debbano essere prioritariamente concentrati sulla realizzazione di

un'adeguata rete di percorsi ciclabili, per la quale molto resta da fare. Ha inoltre dei dubbi sul fatto che il *bike-sharing* attuato nelle grandi città possa funzionare in piccoli ambiti urbani. Soluzioni sono piuttosto da ricercare nel perfezionamento degli attuali sistemi di noleggio, in particolare presso le stazioni.

Nella seduta del 2 ottobre 2008 la Commissione della pianificazione aveva deciso di aspettare il messaggio sulla mozione del 23 ottobre 2007 presentata dai colleghi Calastri e Arigoni per la promozione della mobilità combinata e del traffico lento per affrontare il tema del *bike-sharing*, che altro non è che uno dei vari tasselli della mobilità combinata, messaggio presentato però solo alla fine di marzo 2010.

In effetti già nel rapporto della Commissione speciale per la pianificazione del territorio sugli obiettivi pianificatori cantonali, approvati dal Gran Consiglio il 26 giugno 2007, si indicava come la messa in esercizio delle gallerie ferroviarie del San Gottardo e del Monte Generi, con la bretella per Locarno, rappresentassero l'occasione concreta per riequilibrare la ripartizione modale tra il trasporto privato motorizzato e il trasporto pubblico in Ticino, riflessione riprese dalla mozione Calastri-Arigoni.

In funzione di questo evento si dovranno pianificare e realizzare tempestivamente tutte le misure atte a favorire lo sviluppo della mobilità combinata e del traffico lento.

Il 16 ottobre 2007 il Dipartimento del territorio e le Ferrovie federali svizzere hanno presentato l'offerta del sistema regionale TILO agli orizzonti temporali 2008, 2009, 2010, 2012 e 2018 - data dell'entrata in funzione di *AlpTransit* - e illustrato gli investimenti infrastrutturali previsti dalle FFS, in particolare, le nuove fermate.

Le offerte di mobilità combinata riguardano le infrastrutture, l'informazione e i servizi, che, assieme, aumentano la flessibilità e favoriscono una migliore utilizzazione di tutti i mezzi di trasporto. Nel 2018 il sistema regionale TILO offrirà un servizio di trasporto pubblico di alta qualità; affinché questa offerta possa veramente essere sfruttata in modo ottimale, è però necessaria un'infrastruttura adeguata per gli utenti della rete stradale (pedoni, ciclisti, automobilisti) nei luoghi di interscambio.

A questo scopo la Commissione in primis e la mozione Calstri-Arigoni successivamente, chiedevano esplicitamente di:

1. allestire un piano cantonale per la promozione del traffico lento;
2. elaborare una scheda di piano direttore sulla mobilità combinata e sul traffico lento;
3. promuovere un programma d'agglomerato del Bellinzonese.

Nella concezione odierna della mobilità, il traffico lento ha la funzione di garantire i collegamenti all'interno degli agglomerati, nonché l'accesso alle attività di svago e agli altri mezzi di trasporto.

Gli sforzi del Cantone si sono finora concentrati sugli itinerari ciclabili d'importanza nazionale e cantonale e sui sentieri escursionistici. Altre iniziative riguardano la sicurezza stradale («Strade più sicure»), il percorso casa-scuola («Meglio a piedi») e la medicina scolastica («Salute e movimento»); è stata pure allestita la scheda M10¹.

Per sviluppare le premesse territoriali per una mobilità più sostenibile entro il 2018, è necessario un piano cantonale per la promozione del traffico lento. Il traffico ciclabile, in particolare, è economicamente efficiente e ha un alto potenziale di crescita. Il traffico lento va promosso attraverso una rete di percorsi sicuri, diretti e attrattivi.

Questa rete deve collegare zone residenziali, posti di lavoro, scuole, stazioni e fermate, edifici e attrezzature pubbliche e negozi. In un ambito costruito, il traffico lento deve essere integrato nel sistema dei trasporti.

¹ www.ti.ch/dt/dstm/sst/Temi/Piano_direttore/Schede/Schede_File/M10.pdf

I Comuni investono somme ingenti nella moderazione del traffico. Affinché queste misure non restino interventi isolati, con l'unico scopo di ridurre la velocità dei mezzi di trasporto motorizzato, ma permettano anche di aumentare l'attrattiva del traffico lento, è necessario considerare le caratteristiche tecniche delle biciclette e le esigenze di pedoni e di ciclisti. La formalizzazione degli indirizzi e delle misure in una scheda di Piano direttore è la premessa indispensabile per creare una rete di percorsi che vada oltre i confini comunali, per finalmente uniformare modalità e colori delle misure di moderazione del traffico e per aumentare la vivibilità di nuclei e di quartieri.

L'agglomerato del Bellinzonese non dispone ancora di un «concetto d'organizzazione territoriale». Il Piano regionale dei trasporti è incentrato sul semisvincolo dell'autostrada di Bellinzona. Il progetto generale per la costruzione di quest'opera è stato approvato dal Consiglio federale il 15 dicembre 2006, ma il contributo finanziario della Confederazione sarà decisamente inferiore alle aspettative. Nel frattempo sono previste opere, come il rifacimento del ponte tra Giubiasco e Sementina o la costruzione della nuova Scuola media 2, che avranno conseguenze - dirette o indirette, desiderate o indesiderate - sul sistema dei trasporti. L'elaborazione di un programma d'agglomerato del Bellinzonese incentrato sulla promozione del traffico lento permetterebbe di sfruttare le caratteristiche favorevoli della regione, di rafforzare il Piano regionale dei trasporti e di accedere ai sussidi del Fondo infrastrutturale.

Nella rapporto d'esame della confederazione sul Programma d'agglomerato del Mendrisiotto (30.10.2009) e di quello del Luganese, si ribadisce come tutte le misure infrastrutturali rilevanti per il Piano direttore e cofinanziate dalla Confederazione nel quadro di un Programma d'agglomerato devono essere iscritte nel rispettivo Piano direttore: le misure di promozione del traffico lento acquistano sempre maggiore importanza anche nell'ottica dell'entità dei finanziamenti federali.

Le direttive emanate dall'ARE per l'esame e il cofinanziamento dei Progetti d'agglomerato di seconda generazione del 13.1.2010, sottolineano ancora di più questa esigenza, e in futuro la Confederazione aumenterà o diminuirà il contributo proprio basandosi anche su parametri legati alla mobilità lenta.

Il 1° dicembre 2009 è stato sentito il mozionante Sergio Savoia, che illustrando il suo atto parlamentare ha ricordato che in primo luogo ci si attende dai Comuni l'iniziativa per realizzare forme di *bike-sharing* nel loro territorio. Si chiede al Cantone però di avere un ruolo di coordinatore, creando un sistema integrato nella «Città Ticino», dove sia possibile prendere una bicicletta in un Comune e lasciarla in un altro, adottando e raccomandando ai Comuni di adottare un sistema come quello adottato da Losanna nell'ambito del progetto «Suisse roule» (<http://www.suisseroule.ch/>).

Considerando che rispetto ad altri Cantoni la mobilità lenta in Ticino è ancora poco sviluppata, sarebbe peccato perdere l'occasione per sfruttare le esperienze fatte altrove. In particolare, viste le considerazioni sopra enunciate, la Commissione ritiene che:

- Il Cantone dovrebbe assumere un ruolo di coordinatore e organizzatore nei confronti dei Comuni che intendono realizzare un punto di appoggio del sistema di *bike-sharing* e questo poiché, se è vero che la condizione per introdurre il *bike-sharing* è quella di poter disporre di una rete ciclabile capillare, è altrettanto vero che se ogni Comune inizia a gestire le cose in modo indipendente, difficilmente verranno scelti sistemi compatibili tra di loro e la possibilità di ampliare il *bike-sharing* agli agglomerati risulterebbe poi compromessa o perlomeno di difficile realizzazione.

- In Ticino sarebbe quindi opportuno partire subito con un unico sistema per il *bike-sharing*, del tipo introdotto ad esempio a Losanna e a Lugano², che prevede l'uso di una carta elettronica di identificazione³. Una scelta unificata è ipotizzabile solo ed esclusivamente se il Cantone decide di coordinare il tutto, pur lasciando la facoltà ai Comuni di decidere se aderire subito attivando un *bike-sharing* sul proprio territorio o meno, ma, in caso affermativo, chiedendo di scegliere tutti lo stesso sistema o almeno sistemi compatibili.
- La coordinazione iniziale permetterebbe poi - una volta completata la rete ciclabile - di lanciare ad esempio un progetto pilota nelle aree pianeggianti tra Bellinzona e Locarno o in altri luoghi dove la rete di piste ciclabili è già presente.
- La morfologia del terreno pone limiti importanti all'uso della bicicletta; se ne dovrà tener conto nelle proposte di realizzazione. Le biciclette elettriche potrebbero allargare questi limiti, ma al momento sembrano ancora poco diffuse e pongono qualche dubbio in relazione ai costi.

Alla fine di marzo il CdS ha presentato finalmente il Messaggio sulla mozione Calastri-Arighi: lo stesso conclude ritenendo la mozione sorpassata dagli eventi e quindi priva d'oggetto.

I relatori hanno sentito il emozionante Calastri e riportato in commissione che - analogamente alla commissione - anche il mozionante ritiene che il ruolo del CdS debba essere più incisivo. Delle sole indicazioni di principio, che non prevedono una ripartizione di ruoli chiara tra i diversi enti implicati ed in particolare un chiaro coordinamento da parte del CdS rischia di compromettere sia in tempi che in qualità la realizzazione di una mobilità lenta e coordinata sull'intero territorio cantonale.

LA SITUAZIONE IN SVIZZERA E IN ALTRI PAESI

Le offerte di bike-sharing in Svizzera

Le città che offrono sistemi di *bike-sharing* si presentano come unico progetto «Suisse route» o «Velopass»⁴:

² <http://velopass.ch/it/la-rete-svizzera-di-bikesharing/reti/lugano-paradiso>

³ www.lausanneroule.ch/elements08/suisseroule_it.pdf

⁴ www.suisseroule.ch
<http://velopass.ch/>



Si distinguono però due approcci differenti: il prestito (gratuito) e *Velib* o servizio libero.

Prestito (gratuito)

Questo è il sistema più diffuso (7 regioni, più una con sistema misto). A Zurigo per esempio («Züri rollt»), è in funzione da 15 anni, con circa 200 biciclette distribuite in 6 punti di servizio, due dei quali aperti tutto l'anno (cfr «Züri rollt - Saison 2009 - Kurzbericht»⁵).

Il servizio di prestito è gratuito (di notte costa però CHF 10): per ottenere una bicicletta basta mostrare un documento d'identità e depositare CHF 20. La bicicletta può essere consegnata anche in un altro punto di servizio.

I costi sono a carico della Città di Zurigo e degli sponsor, che approfittano della superficie pubblicitaria sulla bicicletta. Nel 2009 il prestito è stato richiesto 34'000 volte.

A Ginevra, durante l'estate, sono offerte in prestito gratuito 120 biciclette in 5 posizioni. Il successo ottenuto nel 2009 («Genèveroule connaît un succès historique pour la saison 2009», comunicato stampa, 22 ottobre 2009⁶), ben 30'000 prestiti, ha incoraggiato la città ad estendere il progetto aggiungendo un nuovo punto di servizio e anche modelli di bicicletta elettrica. Parallelamente è offerta la locazione anche per periodi di più giorni.

Servizi a prestito sono offerti anche in Vallese («Valaisroule»), in 9 località, a Echallens, a Neuchâtel (2 stazioni), Berna (3 stazioni, anche con bici elettriche) e Thun.

Il servizio è spesso chiuso d'inverno e di notte, ed è gratuito solo per le prime ore, di solito 4. I costi delle biciclette (acquistate nuove ogni anno) e del personale sono assunti in gran parte dagli sponsor. In molte città si sottolinea il carattere integrativo dei posti di lavoro, affidati a stranieri richiedenti l'asilo.

⁵ www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/aoz/Deutsch/6%20Shop/Downloads/Zueri_rollt_2009_Kurzbericht.pdf

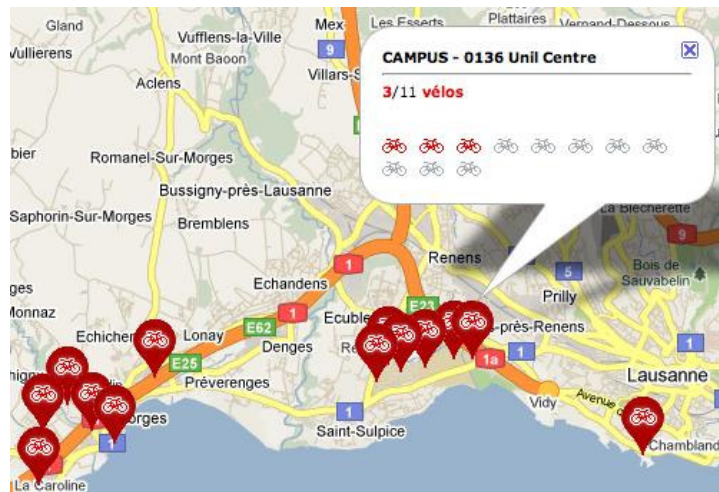
⁶ www.geneveroule.ch/images/stories/geneveroule/communiqupresse2009.pdf

Servizio libero

Il sistema servizio libero o «velib» (dal nome del progetto di Parigi) è invece basato su parcheggi automatici, sempre in funzione (7/24). Le biciclette sono bloccate alla loro colonnina. Per sbloccarle si deve avvicinare la tessera. Lo stesso procedimento vale per la riconsegna della bicicletta (anche in un'altra stazione): con la tessera si fa scattare il blocco alla colonnina.

A Losanna-Morges (15 stazioni 220 bici) e a Vevey (3 stazioni, 45 bici) è in funzione una rete a servizio libero, chiamata ora «velopass»⁷ che dalla primavera 2010 comprenderà anche Yverdon (90 biciclette in 7 stazioni) e Friburgo (3 stazioni e 40 bici, anche elettriche).

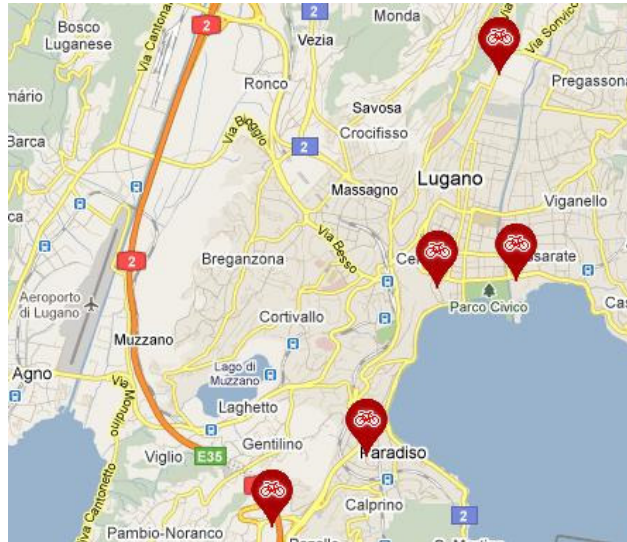
Si può scegliere una delle quattro tessere regionali (CHF 35 all'anno, CHF 15 al mese) o quella nazionale (CHF 50 all'anno): l'uso è gratuito per la prima mezzora poi costa un franco all'ora, per un uso massimo di 24 ore. È prevista anche una tessera giornaliera (24 h), basata sul principio del prestito (CHF 5 e cauzione) e riduzioni per i giovani. Offerte combinate con il sistema svizzero di *car-sharing* «Mobility», permette di approfittare dei suoi sistemi a un prezzo conveniente.



Il sistema è interamente gestito per mezzo di internet: acquisto dell'abbonamento, controllo del numero di bici disponibili (vedi immagine) e ricarica della tessera. È pure disponibile un'app per iPhone.

Il sistema introdotto a Lugano è integrato nel sistema svizzero, che ha avuto origine a Losanna. Esso comprende 5 stazioni con 58 bici.

⁷ www.velopass.ch



Le offerte di bike-sharing in Italia

Nella vicina penisola, le città che hanno avviato un sistema di *bike-sharing* sono molte, nonostante a volte non posseggano un vero e proprio sistema di piste ciclabili e quindi gli spostamenti in bici non siano dei più semplici. I sistemi diffusi sono essenzialmente due: uno più vecchio, che prevede lo sganciamento della bici con una chiavetta, meno costoso, ma con lo svantaggio di dover riportare la bici nel punto in cui la si è prelevata, e il classico sistema con tessera elettronica che consente di lasciare le bici in una qualsiasi delle postazioni, garantendo la flessibilità e l'efficacia del sistema. I Comuni italiani che hanno adottato un sistema di bici condivise del primo tipo sono 54 e comprendono città come Alessandria, Bologna, Crema, Ravenna, Lodi, Verona e Vicenza per un totale di 1.740 biciclette pubbliche installate. I Comuni invece che hanno adottato il sistema con tessera sono all'incirca una quarantina e comprendono sia grandi città che piccoli borghi. (cfr ATA, *Bike-sharing: per una mobilità sostenibile di prossimità*, autunno 2009)

Vi sono inoltre dei sistemi di *bike-sharing* che prevedono l'affitto sia di bici tradizionali, sia di quelle elettriche, come ad esempio a Ostia (6 bici elettriche) o a Siracusa (200 tradizionali e 50 elettriche). Nelle province di Torino e Novara il sistema di *bike-sharing* è intercomunale. Con un'unica tessera è possibile prendere le bici in diversi Comuni.

Interessante è anche l'iniziativa del Parco Naturale Regionale Molentargius-Saline ubicato nella Sardegna meridionale in prossimità di due tra le maggiori città dell'isola, Cagliari e Quartu S. Elena all'interno di un'area urbana nella quale vivono circa 400.000 abitanti. Il Parco ha creato una postazione di *bike-sharing* per permettere ai visitatori di scoprirlo in bici.

Quarantaquattro città italiane, tra cui Varese e Bergamo, sono collegate nel sistema «bicincittà» (<http://bicincitta.com/>), basato sul servizio libero con tessera magnetica. Sul sito sono disponibili anche informazioni in tempo reale sul numero di biciclette disponibili come nel sistema della Svizzera romanda. Per il sistema analogo di Milano si veda il sito <http://www.bikemi.com>.

Le offerte di bike-sharing in Francia

Il progetto «Vélib» (www.velib.paris.fr/) di Parigi è il più famoso esempio di sistema a servizio libero. Sul sito (<http://www.parisavelo.net>) sono a disposizione cartine interattive per le informazioni sulle 1224 posizioni e statistiche sull'uso delle quasi 20'000 biciclette.

Tra i problemi più citati troviamo il vandalismo che obbliga a una sostituzione delle biciclette a un ritmo più elevato di quello previsto e il pendolarismo per cui p. es. in mattinata le stazioni in periferia sono tendenzialmente vuote ed è necessario organizzare lo spostamento «controcorrente» di un certo numero di biciclette.

CONCLUSIONI

La commissione è dell'opinione che sia nell'interesse del Ticino il poter concretizzare e sviluppare in tempi brevi quanto previsto nella scheda M10 del piano direttore, poiché a beneficiarne sarebbero, oltre che l'ambiente e il turismo, anche le finanze.

La mobilità lenta ha acquistato un ruolo importante nei criteri di valutazione dei Progetti di agglomerato di seconda generazione e nel relativo finanziamento da parte della Confederazione.

Visto il ritardo che il nostro Cantone ha accumulato in merito, la Commissione della pianificazione è dell'opinione che il Cantone debba attivarsi incentivando, promuovendo e coordinando la mobilità lenta e coordinata nei Comuni e che quindi il suo compito non sia per nulla esaudito con la presentazione della scheda M10.

La **mozione Calastri-Arigoni** non è pertanto superata dagli eventi e non può essere considerata evasa.

La presentazione del piano cantonale per la promozione del traffico lento e la scheda di piano direttore M10 costituiscono un primo passo dal profilo dei principi e della pianificazione nella risposta ai temi della mobilità lenta sollevati nella mozione. È però evidente che la realizzazione di quanto contenuto nei piani è ancora molto impegnativa sia profilo finanziario che da quello procedurale, motivo per cui la mozione è da ritenersi *solo parzialmente evasa*.

La concretizzazione degli intenti pianificatori relativi alla mobilità lenta potrà essere effettiva solo se il CdS assumerà un ruolo di coordinatore e promotore della stessa, intervenendo se necessario anche sui Comuni che non danno seguito alle disposizioni, seguendo i lavori delle commissioni regionali dei trasporti ed assicurando una compatibilità delle soluzioni scelte. Un ruolo quindi che va bene oltre dallo stanziare dei crediti quadro.

Per quanto attiene il punto della mozione Calastri-Arigoni relativo alla mobilità coordinata con la nuova scheda (M7) che tratta il «Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia - TILO» e quelle relative ai Piani regionali dei trasporti (M2-M5), la richiesta è evasa per quanto attiene l'impostazione, ma - analogamente alla mobilità lenta - anche in questo caso il ruolo del CdS non può considerarsi evaso. L'elaborazione di schede e piani operativi non possono essere semplici passaggi di consegne alle commissioni e agli enti regionali: il ruolo di coordinamento e sorveglianza del Cantone è fondamentale e insostituibile.

Per quanto attiene l'ultimo punto sollevato dalla mozione Calastri-Arigoni, quello dell'agglomerato del bellinzonese, lo stesso non è ancora evaso e siamo in attesa del relativo programma.

La mozione Savoia sul *bike-sharing* in questo contesto rappresenta uno dei tanti tasselli della mobilità lenta e non può essere considerato quale elemento a sé stante, ma va gestito ed integrato nel discorso più ampio della mobilità lenta sollevato nella mozione Calastri-Arigoni.

Se ogni Comune inizia a gestire possibili progetti di *bike-sharing* in modo indipendente, difficilmente la compatibilità tra i diversi sistemi sarà garantita. La compatibilità rappresenta però la condizione base per poter ampliare in futuro il *bike-sharing* agli agglomerati e a tutto il Cantone.

Pur convenendo che prioritario e indispensabile per il Cantone è il completamento della rete ciclabile, la Commissione della pianificazione del territorio ritiene importante che il Cantone assuma maggiormente un ruolo di coordinatore per tutte le iniziative legate alla mobilità lenta e quindi anche per il *bike-sharing* e che vigili affinché vi sia garanzia di compatibilità tra i diversi sistemi applicati.

Per questi motivi, la Commissione della pianificazione - contrariamente a quanto sostenuto nel messaggio 6108 - invita *il Consiglio di Stato ad assumere un ruolo primario per la realizzazione di sistemi bike-sharing negli agglomerati del Cantone, e in modo particolare a voler coordinare - e non solo sensibilizzare - gli enti locali, affinché vengano valutate soluzioni compatibili o possibilmente comuni in tempi brevi.*

Solo con un lavoro di coordinamento da parte del Cantone, grazie alle sinergie con TILO, si potrà avere in Ticino un potenziale d'utenti interessante per un sistema di noleggio bici più esteso.

Per la Commissione speciale pianificazione del territorio:

Monica Duca Widmer e Carlo Lepori, relatori
Barra - Beretta Piccoli - Canepa - Ferrari (con riserva) -
Galusero - Marcozzi - Mellini - Paparelli - Weber