

# Messaggio

numero

**6108**

data

25 agosto 2008

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

## **Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 13 novembre 2007 presentata da Sergio Savoia e cofirmatari “Per un sistema di bike-sharing cantonale”**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

la mozione chiede di sostenere le iniziative comunali tendenti ad introdurre il sistema bike-sharing. Inoltre chiede di incoraggiare concretamente i centri principali a dotarsi di questo sistema magari creando le condizioni perché i sistemi di bike-sharing scelti siano compatibili (per esempio per la riconsegna in Comuni diversi rispetto a quelli in cui avviene il prelievo della bicicletta).

Secondo i firmatari, in tal modo, il Ticino si doterebbe di uno strumento moderno, a basso costo e di sicuro richiamo anche turistico, per contribuire ad alleviare i propri problemi di traffico.

### **1. IL RUOLO DELLA BICICLETTA NELL'AMBITO DELLA MOBILITÀ**

In Svizzera, il 30% degli spostamenti in automobile non supera i 3 km ed il 45% non supera i 5 km. Questi sono dati del Microcensimento 2005 sul comportamento della popolazione in ambito di trasporti.

Spostamenti quotidiani fino a 5 km possono essere effettuati in bicicletta. Rispetto al trasporto pubblico essa offre una più elevata libertà di movimento a livello spaziale e temporale, ciò che la rende più interessante sulle brevi distanze.

Il Bike+Rail (spostamento in bici fino in stazione, posteggio della bici 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. A confronto solo il 5% degli spostamenti in ferrovia sono effettuati tramite il P+R (posteggio dell'auto in stazione).

Essa contribuisce a rendere più interessante il vettore ferroviario, estendendone la zona d'influenza: utilizzando la bicicletta anziché spostandosi a piedi il raggio del bacino d'utenza di una stazione è 4 volte superiore.

Questi dati mostrano che la bicicletta, il mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente (non inquina e consuma pochissimo spazio), ha delle potenzialità sicuramente interessanti nell'ambito della mobilità sostenibile.

È quindi indiscutibile l'opportunità di promuovere maggiormente l'utilizzo della bicicletta, soprattutto all'interno delle città senza tuttavia trascurare la periferia, dove può essere utilizzata per l'accesso alle fermate ferroviarie.

Anche in ambito turistico, negli ultimi anni, la bicicletta ha assunto un ruolo viepiù importante per la scelta della regione dove trascorrere le vacanze. Una rete di percorsi escursionistici costituisce infatti un fattore qualificante per il soggiorno degli ospiti ed è di complemento alla rete dei trasporti pubblici e dei sentieri escursionistici. Una offerta attrattiva induce inoltre il turista, ma anche l'indigeno, ad utilizzare meno l'autovettura durante le vacanze rispettivamente il tempo libero dando così un contributo a contenere fenomeni di congestione. Se si considera che il traffico per svago oggi rappresenta oltre il 40% del traffico complessivo, si comprende quanto sia importante puntare su modi di trasporto innovativi anche in questo ambito.

## **2. LE COMPETENZE CANTONALI E COMUNALI NELL'AMBITO DELLA MOBILITÀ DELLE DUE-RUOTE**

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. Si tratta di percorsi segnalati che si sovrappongono, dove possibile, ai percorsi stradali e vie di comunicazione esistenti (ev. da sistemare); nuovi tratti di ciclo-pista vengono realizzati per completare i collegamenti mancanti. L'obiettivo è di creare infrastrutture attrattive per l'escursionismo in bicicletta e favorire a livello regionale la mobilità della popolazione (scolari, pendolari, escursionisti ecc.).

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 rete d'importanza nazionale è stata inaugurata nel 2000 con una spesa di 3 mio di franchi. Un successivo credito quadro di 14 mio di fr. stanziato nel 2002, è stato destinato ai percorsi d'importanza cantonale: quello della Valle di Blenio (realizzato con 0.5 mio fr.) e quello della Vallemaggia (in corso, 10.5 mio fr.). Una parte di detto credito è destinata a una miglioria dell'itinerario nazionale tra Melide e Bissone (in corso; 3 mio fr.).

Gli itinerari del Mendrisiotto e del Luganese saranno realizzati a tappe nell'ambito dei rispettivi Piani regionali dei trasporti.

La realizzazione degli itinerari regionali è invece di competenza dei Comuni. La pianificazione di quest'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.

Con l'aggiornamento dei diversi Piani nei prossimi anni occorrerà promuovere ulteriori potenziamenti. Alcuni sono peraltro già in corso.

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.-- fr. all'anno. Negli ultimi anni questa disponibilità non è stata sfruttata a pieno dai Comuni, in quanto non c'erano sufficienti progetti in corso.

Quest'ultima indicazione ci permette di concludere che vi sono ancora delle difficoltà per lo sviluppo della rete regionale. Su proposta anche del "Gruppo di sostegno itinerari ciclabili", istituito da codesto Consiglio 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.

Tutto ciò porta a presagire che nei prossimi anni vi sarà un aumento dell'impegno del Cantone per contribuire alla realizzazione degli itinerari ciclabili d'importanza regionale (tramite il sussidio specifico o tramite i finanziamenti delle opere dei PRT). L'entità delle richieste e la possibilità di soddisfarle con le attuali disponibilità dipende soprattutto dai tempi di realizzazione.

### **3. LA SITUAZIONE DELLE CITTÀ**

I firmatari della mozione pongono l'accento sui problemi legati al traffico nelle città.

Evidentemente per promuovere gli spostamenti quotidiani all'interno delle città occorre garantire una rete fitta di percorsi ciclabili, in grado di servire in modo capillare e diretto l'intero tessuto urbano. I percorsi devono essere sicuri e piacevoli, in particolare lontani dagli assi a forte traffico veicolare. Ciò non significa solo realizzare ciclopiste separate, ma è importante anche garantire l'utilizzo della rete delle strade secondarie con poco traffico (ad es. evitando sensi unici, divieti di circolazione e rendendo sicuri gli attraversamenti degli assi principali).

Spesso si tratta di interventi di poco costo ma di elevata efficacia. Purtroppo non ancora in tutti i comuni urbani ed a tutti i livelli, vi è la necessaria sensibilità. Il compito del Cantone, con l'aiuto del "Gruppo di sostegno itinerari ciclabili", è soprattutto quello di sensibilizzazione nell'ambito delle Commissioni regionali dei trasporti e dell'esame dei PR. La responsabilità per queste misure tuttavia non può che essere dei comuni.

### **4. LA MOBILITÀ COMBINATA**

Nell'ambito della pianificazione del servizio ferroviario regionale, il Cantone assieme alle FFS presta particolare attenzione all'accessibilità alle fermate esistenti o previste: questa può avvenire a piedi, in bicicletta, con altri mezzi pubblici o in automobile. 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.

A partire da quest'anno il Cantone, in collaborazione con le FFS, ha avviato l'azione-bici-treno per incentivare anche il trasporto bici accompagnato (l'utente sale con la propria bici sul treno). Questa azione riguarda l'ambito tariffale ed è rivolta soprattutto all'utenza nel tempo libero. L'azione prevede una carta giornaliera "Ticino-bici" a prezzo ridotto, un

biglietto combinato "Ceneri-bici" ed un abbonamento annuale a prezzo ridotto (per maggiori informazioni vedi sito: [www.tilo.ch](http://www.tilo.ch)).

Il trasporto pubblico facilita lo spostamento verso la zona in cui s'intende fare l'escursione oppure permette di superare le tappe più impegnative o tratti obbligati a forte traffico.

Favorire questo genere di svago permette di evitare spostamenti effettuati con l'autovettura a scopo di svago. Generalmente gli spostamenti avvengono fuori dalle ore di punta ed in particolare nel fine settimana. L'aumento di tale utenza migliora dunque anche l'occupazione del trasporto pubblico al di fuori delle ore di punta.

## **5. IL SISTEMA BIKE-SHARING**

Il bike-sharing, traducibile con "condivisione della bicicletta", consiste nella 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.

Secondo le nostre informazioni questo servizio viene sperimentato in un'ottantina di città italiane. Tra le iniziative di maggior successo di questo tipo nel resto dell'Europa vi è il 'Vélib', la rete bike-sharing di Parigi, dove il servizio è stato lanciato il 15 luglio 2007 con 10.000 bici e 750 stazioni automatiche.

In Ticino non vi sono ancora sperimentazioni concrete di bike-sharing. A Lugano il Consiglio comunale, accogliendo una mozione del settembre 2006 che chiedeva l'introduzione di un sistema bike-sharing in città, ha incaricato il Municipio di allestire un progetto. A Chiasso vi sono delle idee per la realizzazione di postazioni bici presso P+R periferici e la stazione, per consentire di raggiungere le destinazioni in città in bici; si tratta piuttosto di un sistema di noleggio e non del classico sistema bike-sharing. 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.

## **6. IL NOLEGGIO BICI**

Attualmente in Ticino esiste solo la possibilità di noleggio delle bici. Sicuramente può vantare la ditta "Rent a bike" la maggior esperienza. Offre punti di noleggio in particolare presso le stazioni di Bellinzona, Locarno, Lugano ed Airolo. Nel Locarnese inoltre vi è possibilità d'affitto presso gli alberghi o l'ostello della gioventù.

Per quanto riguarda la "Rent a bike", escludendo Airolo, dove sono a disposizione 200 bici, soprattutto per la discesa verso Bellinzona, la situazione è la seguente: a Bellinzona sono disponibili 40 bici, a Locarno 35 e a Lugano 20.

Secondo i responsabili della "Rent a bike", il servizio a Lugano è poco utilizzato. Funziona invece bene a Bellinzona e Locarno. L'80% delle bici noleggiate a Locarno viene riconsegnata nella stessa stazione; a Bellinzona solo il 60%.

Il costo per il noleggio di un giorno è di 32.-- franchi con abbonamento 1/2 prezzo (38.-- fr. senza abbonamento; 18.-- fr. per gruppi). Non vi è la possibilità di un abbonamento. Si tratta di un'offerta mirata allo svago e non a un utilizzo regolare.

Vale la pena segnalare che da poco tempo tuttavia "Rent a bike" ha avviato un progetto innovativo con la S-Bahn di Berna, orientato ai pendolari, chiamato S-bike ([www.s-bike.ch](http://www.s-bike.ch)). Vi è la possibilità di noleggiare una bicicletta per un anno intero (204.-- fr.). La bicicletta è personale e nell'abbonamento è incluso il servizio, come pure facilitazioni per il noleggio in altre stazioni "Rent a bike". Il sistema funziona senza alcun contributo pubblico.

## **7. COSTI DI SISTEMA BIKE-SHARING PER I QUATTRO AGGLOMERATI DEL CANTONE**

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, occorrerebbero complessivamente 17-20 postazioni per biciclette. Partendo da un costo di 60'000.-- fr. - per postazione ciò significherebbe un investimento di circa 1-1.2 mio fr.

Un possibile ulteriore sviluppo potrebbe comprendere ulteriori 10-15 postazioni, dunque un investimento ulteriore: 0.6-0.9 mio fr.

## **8. CONCLUSIONI**

Riteniamo che attualmente gli sforzi del Cantone, come pure delle Commissioni regionali dei trasporti e dei Comuni, debbano prioritariamente concentrarsi sulla realizzazione di un'adeguata rete di percorsi ciclabili, per la quale molto resta da fare. Questa è infatti la premessa essenziale per promuovere il traffico su due-ruote.

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 apparentemente proibitivo, riteniamo che non sia compito del Cantone intervenire attivamente in questo ambito. Fondamentale è l'azione dei Comuni.

Il Cantone, tramite le Commissioni regionali dei trasporti, può semmai sensibilizzare gli enti locali, affinché vengano valutate soluzioni compatibili o possibilmente comuni, in modo tale che, grazie alle sinergie con TILO, si possa avere un potenziale d'utenti interessante per un sistema di noleggio bici più esteso.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Borradori

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 13.11.2008

## **MOZIONE**

### **Per un sistema di bike-sharing cantonale**

del 13 novembre 2007

Le città ticinesi sono purtroppo sempre più congestionate dal traffico, con problemi di vario genere: insicurezza, rumore, stress, inquinamento (basterebbe pensare ai continui superamenti di limiti per le polveri sottili e l'ozono).

La soluzione sta in un'offerta di mobilità fondata su più vettori, a seconda del tipo di spostamento. Gli studi mostrano che la bicicletta è il mezzo di trasporto più efficiente su percorsi compresi tra i 3 e i 5 km; essa contribuisce inoltre a ridurre ingorghi e inquinamento in città. Non è quindi un caso se città e cittadine europee riscoprono e incoraggiano l'uso della bicicletta nell'ambito delle proprie politiche dei trasporti (Lione, Vienna, Zurigo, Parigi, Milano e Roma, ma anche Cuneo, Ferrara, Bolzano e Losanna).

In Ticino, Lugano ha recentemente approvato una mozione in questo senso e ha destinato un cospicuo finanziamento all'introduzione di un sistema di bike-sharing. Tale sistema, nonostante il nome britannico leggermente ostico, si basa su un principio semplice. All'utente viene fornita, dietro presentazione di un documento d'identità e il versamento di una cauzione, una chiave elettronica che gli permetterà di prelevare la bicicletta da uno dei punti di raccolta cittadini. Di norma la riconsegna può avvenire in un punto diverso della città, il che permette un'altissima integrazione con il trasporto pubblico. Inutile dire che questo sistema permette di servire tanto i cittadini quanto i turisti. Esso contribuisce inoltre a sgravare le reti urbane dal traffico privato.

Come detto, Lugano ha già coraggiosamente imboccato questa strada. Un'iniziativa simile è in preparazione a Bellinzona.

Con il presente atto parlamentare chiediamo al Governo cantonale di sostenere queste iniziative comunali. Chiediamo che il Governo incoraggi concretamente i centri principali a dotarsi di un sistema analogo magari creando le condizioni perché i sistemi di bike-sharing scelti siano tra di essi compatibili (per esempio per la riconsegna in comuni diversi rispetto a quelli in cui avviene il prelievo della bicicletta).

In tal modo, il Ticino (sempre più regione-città) si doterebbe di uno strumento moderno, a basso costo e di sicuro richiamo anche turistico, per contribuire ad alleviare i propri problemi di traffico.

Sergio Savoia  
Bacchetta-Cattori - Bignasca B. -  
Corti - Dadò - Dominé - Galusero -  
Garzoli - Gysin - Krüsi - Maggi -  
Malacrida - Pedrazzini