



Tesserete, 24 ottobre 2017  
Ris. mun. n° 931 del 23.10.2017

## **Risposta all'interpellanza di Zeno Casella e cofirmatari inerente il sussidio all'acquisto di biciclette elettriche**

Egregio Signor Casella e cofirmatari,

la presente in risposta all'interpellanza pervenuta il 5 ottobre scorso e mediante la quale in buona sostanza si chiede al Municipio come mai è stato soppresso il sussidio all'acquisto di biciclette elettriche, chiedendone la reintroduzione.

Di seguito i puntuali quesiti e le risposte.

### *1. Quali sono state le ragioni alla base della decisione dell'Esecutivo comunale di sopprimere il sussidio di bici elettriche?*

Le ragioni sono variegate e in buona sostanza riconducibili alla consapevolezza che in questo ambito, con il versamento di sussidi ad hoc per quattro anni dal 2012 al 2015, gli scopi prefissati dall'iniziativa sono stati raggiunti.

Va infatti innanzitutto considerato che siamo stati tra i primi Comuni ad elargire simili contributi, in un periodo particolare nel quale il mercato delle biciclette elettriche era agli albori e un aiuto all'acquisto di quel genere aveva le sue ragioni. All'epoca il mercato offriva dei prodotti ancora molto cari e la scelta ecologica poteva essere senza dubbio "spinta" e quindi sovvenzionata. Oggigiorno il mercato è mutato, le biciclette elettriche stanno diventando sempre più accessibili e a mente dell'Esecutivo non vi sono valide ragioni per continuare a sussidiarle.

L'esborso totale a carico delle imposte e quindi dei contribuenti di questa esperienza è stato cumulativamente di fr. 35'000.00 e sono state sussidiate nell'arco di 4 anni 82 biciclette. Ai quali vanno aggiunti gli oneri amministrativi su cui torneremo in seguito.

Durante tale esperienza, soprattutto l'ultimo anno, abbiamo assistito a fenomeni che rinsaldavano il pensiero di cui sopra. Ci siamo ad esempio confrontati con richieste da parte di persone che avevano acquistato una bicicletta e beneficiato del sussidio e chiedevano se potevano acquistarne un'altra. Un'altra considerazione che ci ha fatto riflettere è che nonostante vi fossero sul mercato modelli di biciclette dal costo al di sotto di fr. 2'000.00 (soprattutto citybike e dalla pedalata assistita), le biciclette acquistate frequentemente erano modelli "speciali" elettrici (con potenze sopra i 0.5kW e quindi veicoli a motore o meglio ciclomotori a tutti gli effetti e meno ecologici dei modelli a pedalata assistita) dal costo di oltre fr. 3'000.00 e sovente queste, più che essere mezzi idonei a raggiungere il lavoro, erano modelli di puro svago (mountainbike biammortizzate e fatbike).



A tal proposito basti considerare che il costo medio all'acquisto delle biciclette sussidiate è aumentato di anno in anno e ciò in controtendenza con quello che è stato il mercato dei prezzi di cui abbiamo già riferito.

Infatti, il prezzo medio delle biciclette acquistate è stato il seguente:

2012	fr. 2'589.00
2013	fr. 2'780.00
2014	fr. 2'914.00
2015	fr. 3'160.00

La gestione burocratica delle pratiche è pure una questione da non sottovalutare, per rendere più equo e coerente possibile il sistema di sussidiamento, sono state adottate una lunga serie di regole il cui rispetto andava di volta in volta verificato (non sempre agilmente) e ciò comportava un onere importante in termini di lavoro amministrativo da aggiungere all'importo globale di cui sopra. In tale ambito, vi era pure l'impressione che qualche commerciante non avesse scrupoli a rilasciare ricevute con prezzi lordi, poi scontati in seguito, sulla base dei quali abbiamo calcolato i sussidi percentuali. Si tratta questa senza dubbio di una supposizione basata su qualche "indizio" che però non siamo riusciti ad accertare, ma la constatazione che in questo ambito i negozianti fossero ben consapevoli dei vari ordinamenti e delle differenze tra Comune e Comune, lasciava più che un dubbio. Anche i controlli a posteriori risultavano del tutto inattuabili, si pensi ad esempio alla necessità di verificare che la bicicletta acquistata fosse davvero in possesso al cittadino richiedente o che rimanesse nelle sue mani per il periodo stabilito dall'ordinanza, controlli del tutto impossibili da effettuare da parte nostra.

A tutte queste motivazioni si aggiunge poi la constatazione e la consapevolezza che nell'ambito della mobilità lenta il Comune agisce già in più ambiti e investe importanti somme e a fronte della situazione finanziaria in cui ci troviamo diventa indispensabile e imprescindibile valutare a fondo l'opportunità di garantire questo tipo di sovvenzioni.

Oltre a quanto speso per i quattro anni citati in cui abbiamo elargito i sussidi all'acquisto di biciclette elettriche, abbiamo parallelamente investito e lo facciamo tuttora importanti risorse nella mobilità lenta. Oltre ai cospicui impegni di gestione corrente di cui siete a conoscenza nell'ambito dei conti preventivi e consuntivi (tre su tutti a titolo ricorrente annuo il finanziamento dei trasporti pubblici di ca. fr. 215'000.00, il contributo alla comunità tariffale Arcobaleno di fr. 75'000.00 e il contributo all'iniziativa Night Express di fr. 13'500.00) e agli investimenti tra i quali quello della ciclopista (con costi a carico del Comune comunque rilevanti), il Municipio si è impegnato a promuovere l'iniziativa delle publibike. Iniziativa condivisa con il partner principale rappresentato dal Comune di Lugano e che sta rapidamente passando ad un sistema combinato di biciclette elettriche e tradizionali; al momento di scrivere questa risposta stiamo per l'appunto aderendo anche a tale iniziativa e quindi presto i cittadini capriaschesi potranno usufruire di biciclette condivise eventualmente elettriche, a prezzi senza dubbio competitivi.

Da ultimo un'altra iniziativa di rilievo nell'ambito è quella dell'allestimento di un programma di mobilità aziendale per i numerosi dipendenti del Comune, nel quale tra le altre misure figura un contributo all'acquisto di biciclette elettriche



per quei dipendenti che dovessero rinunciare all'assegnazione di un parcheggio pubblico. Iniziativa questa di più facile attuazione e controllo di quella estesa a tutta la cittadinanza e che vi è la speranza sia poi imitata dai datori di lavoro privati, i quali, quando finalmente potremo imporre il pagamento dei parcheggi pubblici ora utilizzati in buona sostanza a scopo privato per soste di lunga durata, saranno per l'appunto spinti a pensare fattivamente ai posteggi dei propri dipendenti. Programma di mobilità aziendale la cui introduzione, è giusto ricordare, è stata osteggiata da un ricorso di un cittadino nel frattempo deciso dal Consiglio di Stato a favore del Comune. Iniziativa che quindi contiamo ora di implementare quanto prima, ma che è pure legata all'altro ordinamento dei posteggi pubblici che è pure bloccato da numerosi ricorsi che al momento di scrivere non sono ancora stati evasi.

2. *Quali sono secondo il Municipio, gli obiettivi strategici della ciclopista Tesserete-Canobbio di recente inaugurazione? Tra di essi figura il trasferimento progressivo del traffico privato sulle due ruote?*

Gli obiettivi strategici sono quelli enunciati nel messaggio municipale del 2014 e meglio al capitolo 6.1 che riprendiamo di seguito integralmente:

#### **6.1 Pubblica utilità e giustificazione dell'opera**

*La pubblica utilità è data dalla necessità di creare un percorso ciclabile sicuro, comodo e continuo che colleghi gli insediamenti abitativi di Tesserete, Lugaggia e Sureggio.*

*Di seguito i principali benefici che giustificano la realizzazione dell'opera:*

- l'utilizzo della bicicletta migliora la qualità della salute e di vita del cittadino;*
- negli spostamenti brevi e all'interno di uno spazio urbano, la bicicletta rappresenta un mezzo di trasporto assai performante, spesso più rapido dell'automobile per distanze porta a porta fino a 5 km;*
- il 60% delle economie domestiche ticinesi possiedono già una bicicletta funzionante;*
- in Ticino sono in media 272 all'anno (72%) i giorni senza pioggia, ovviamente più attrattivi per gli spostamenti in bicicletta.*

A questi si aggiungono gli obiettivi legati alla percorrenza pedonale, pure prevista nel messaggio, principi concettuali enunciati dalla scheda S5 del PVP denominata "Mobilità ciclabile pedonale" che ha creato le basi per la realizzazione dell'investimento in oggetto e che in sintesi sostiene la mobilità lenta in senso lato e non limitandola alla bicicletta elettrica e al trasferimento del traffico privato sulle due ruote elettriche. Giova in proposito ricordare che la ciclopista in oggetto per quanto attiene alla tratta nel nostro territorio è in realtà a tutti gli effetti un percorso pedonale aperto alle biciclette pensato sia per gli utenti su due ruote che per i pedoni; in primis gli alunni sulla parte di tracciato che funge da percorso casa-scuola ed inoltre è da considerare una tratta di collegamento in sicurezza per tutta l'utenza tra le frazioni di Sureggio/Lugaggia/Tesserete e Cagiallo/Sarone.



3. *Vista l'importanza e le potenzialità dell'opera infrastrutturale di cui sopra, il Municipio non ritiene necessario reintrodurre il sussidio per l'acquisto delle bici elettriche?*

La risposta è negativa per le ragioni espresse nelle precedenti risposte. Inoltre, non è a mente dell'Esecutivo corretto relazionare l'importanza e le potenzialità dell'opera alle biciclette elettriche che sono unicamente uno dei mezzi atti a transitare su tale percorso. Prima ancora di esse oltre ai pedoni e ai già citati alunni, vanno considerate soprattutto le biciclette tradizionali per le quali il percorso è stato pensato ed è senza dubbio idoneo viste le pendenze per niente proibitive. Peraltro un importante disequilibrio tra ciclisti assistiti da motore elettrico (soprattutto quelli delle biciclette elettriche e non dalla pedalata assistita che tecnicamente possono raggiungere velocità importanti che vanno anche oltre i 50 km/h), ciclisti tradizionali e pedoni, potrebbe portare a problemi di sicurezza. In questi primi giorni di apertura è già evidente come alcuni ciclisti dotati di biciclette elettriche transitino a forte velocità, soprattutto nella direzione discendente in falsopiano e se ciò divenisse lo standard potrebbe pure rappresentare una fonte di pericolo a titolo generale.

4. *Al fine di permettere una massima diffusione di e-Bike tra le famiglie capriaschesi e di non creare una discriminazione tra queste ultime in ragione delle loro disponibilità finanziarie, come valuta il Municipio l'introduzione di un sussidio progressivo commisurato al reddito familiare?*

Detto che non vi è l'intenzione di reintrodurre il sussidio, il problema di principio non si pone. Ci preme però evidenziare che in ragione di quanto riferito circa il variegato mercato delle biciclette elettriche, non si ritiene il caso a prescindere di introdurre un tale concetto per un bene peraltro che rimane comunque di principio non essenziale e se vogliamo in molti suoi modelli un bene di lusso.

5. *Per garantire un riparo alle biciclette (elettriche e non) degli utenti della nuova ciclo-pista, in particolare nelle aree di contatto con le linee di trasporto pubblico (quali la stazione di Tesserete o la fermata "Ganna" a Canobbio), come valuta il Municipio la posa di apposite tettoie per il parcheggio dei suddetti veicoli? Nel caso della fermata "Ganna", il Municipio ha già preso contatto (o ne ha intenzione) con il Comune di Canobbio per sollecitare un simile intervento?*

A questo stadio e per tutte le ragioni esposte nelle precedenti risposte non riteniamo opportuno investire in pensiline che non reputiamo prioritarie e indispensabili. Per quanto attiene Canobbio, il rispettivo Municipio intende proseguire il percorso, creando un attraversamento stradale e una continuazione verso via Campagna. A tal proposito ha allestito uno specifico messaggio, ora al vaglio del Legislativo. Nel progetto non era prevista una sosta per le biciclette, ma su nostra proposta e previo un nostro sostegno finanziario si è detto disposto ad inserirvi un parcheggio da destinare alle biciclette, che però non sarà coperto. A titolo abbondanziale rileviamo che Canobbio sta pure valutando l'eventuale adesione al servizio publibike, qualora



ciò fosse il caso è chiaro che a quel punto dovrà creare una postazione standard publibike nel suo comprensorio e verosimilmente nei pressi di una fermata dei bus, rendendo così attrattivo il discorso per le utenze che vi aderiscono e che partendo da Tesserete potrebbero lasciarvi la bicicletta. In caso contrario per tali utenze la sosta a Canobbio sarebbe priva di interesse in quanto l'utilizzo delle publibike è soggetto al pagamento di una tariffa oraria e pertanto, provenendo da Tesserete potrebbero lasciare il mezzo soltanto nel territorio di Lugano. Da ultimo facciamo comunque notare che le nuove postazioni publibike non sono più dotate di colonnine per lo stazionamento delle biciclette e nemmeno di copertura. Il nuovo sistema prevede infatti dei punti delimitati in cui lasciare le biciclette, denominati hotspot, presso i quali dei manutentori della Città di Lugano provvederanno a sostituire regolarmente le batterie scariche.

A disposizione per ulteriori informazioni, salutiamo cordialmente.

**Per il Municipio**

Andrea Pellegrinelli, **Sindaco**

Davide Conca, **Segretario**