

CITTA' DI BELLINZONA
25.SET 2024 10:40

M / 2024

Michele Egloff
Via Filanda 5
6500 Bellinzona

Lodevole
Municipio di Bellinzona
Piazza Nosetto
6500 Bellinzona

Bellinzona, 26 settembre 2024

INTERROGAZIONE

Posteggi per cicli

Come ricordato nell'interpellanza 20/2024 "*La città delle bici ... senza ruote*" inoltrata il 20 settembre 2024 dai colleghi consiglieri comunali Kevin Simao Ograbek e Marguerite Ndiaye Broggini, il Comune di Bellinzona si è posto il lodevole e ambizioso obiettivo di raddoppiare nei prossimi anni il numero di pendolari che fanno capo alla cosiddetta mobilità lenta, che, a dispetto del termine, in città fa guadagnare minuti preziosi. Per raggiungere tale obiettivo a livello regionale si sta lavorando alla creazione di una rete integrata per la mobilità lenta.

Affinché la rete venga davvero completata di tutti gli elementi che ne favoriscano fruizione e successo, è assolutamente indispensabile pianificare e realizzare fin da subito le infrastrutture per lo stazionamento, la ricarica e la messa in sicurezza dei mezzi. Tali elementi sono fondamentali e sarebbe strategicamente sbagliato considerarli sussidiari, tanto da posticiparne la realizzazione.

Se il focus dell'interpellanza 20/2024 è la messa in sicurezza delle biciclette (un vero problema molto importante che ci trova perfettamente d'accordo), il proposito di questa interrogazione che si vuole complementare è di attirare l'attenzione sulla disponibilità e sulla fruizione dei posteggi per cicli.

È un'evidenza che già ora nei giorni di bel tempo propizi all'utilizzo della bicicletta i pochi stalli disponibili non sono sufficienti. Le biciclette vengono accostate l'una all'altra in modo molto libero, più o meno composto, attorno ai posteggi predisposti oppure lasciate nei dintorni dove si trova "un buco". Impossibile quasi sempre "allucettarle" a punti fermi, tanto che spesso cadono l'una sull'altra innescando spiacevoli effetti domino (basta una folata di vento o un cavalletto traballante; non tutte le biciclette sono provviste di cavalletto, ecc.).

Se ci limitiamo agli stalli esistenti, spesso le rastrelliere preposte non permettono il posizionamento corretto delle biciclette odierne munite di manubri e di copertoni più larghi che in passato (e comunque non permettono di attaccare il telaio a un punto fisso con un lucchetto). Si comincia a vedere qualche stallo virtuoso in città, ma l'impressione è che si tratti solo di offerte private davanti a istituzioni di pubblica utilità (p. es. Pro Infirmis), supermercati (p. es. nuova Migros in Via San Gottardo), locali pubblici (p. es. ristorante Cipriano).

Sono inoltre rarissimi i posti coperti, il che non favorisce l'utilizzo delle biciclette con il brutto tempo. Ci sono degli stalli sotto la passerella del bagno pubblico, ma chi va in piscina quando piove?

Benvenga quindi la misura di *mobilità lenta* (ML 16.1) del *Programma di agglomerato del Bellinzonese di quinta generazione PAB5* che "prevede di sviluppare e migliorare la rete di stalli [per le] biciclette, in particolare attorno agli attrattori principali (centro storico, nuclei dei quartieri, centri

sportivi, ecc.). Quale standard si intende attrezzare i punti di stazionamento con portabici con la possibilità di vincolare il telaio.” Ci è difficile invece valutare quale sarà l’esito dell’intenzione “di prevedere dove possibile una copertura degli stalli contro le intemperie.” (*la sottolineatura è nostra*). A questo proposito facciamo notare che tra i posteggi innovativi di cicli nel mondo figurano anche delle ubicazioni sotterranee (a volte addirittura automatizzate), una soluzione che potrebbe essere vagliata anche da noi. “La misura ML 16.1 intende intervenire in priorità A attrezzando ca. 10 ubicazioni risultate strategiche dall’analisi della situazione attuale e delle tendenze di sviluppo all’interno della Città di Bellinzona¹.” A questo proposito sarebbe però interessante sapere anche quanti stalli sono previsti in ognuna delle ubicazioni menzionate nella scheda della misura. Una seconda misura correlata, la ML16.2, “prevede di completare in una seconda fase (in priorità B) la rete di stalli per biciclette dell’agglomerato attrezzando ulteriori ca. 10 ubicazioni.” Dove? Lo si definirà nella prossima generazione di PA...

Non è da sottovalutare nemmeno l’evoluzione in corso sia dei cicli a propulsione muscolare, sia di quelli con la pedalata assistita. I rimorchi per il trasporto dei bambini non sono ormai più nulla di folcloristico: hanno preso piede anche da noi. Pure le biciclette da trasporto (note anche come bici cargo o cargo bike: biciclette o velocipedi progettati e costruiti specificatamente per il trasporto di persone, animali e merci) cominciano a ... farsi strada, anche a Bellinzona. In futuro biciclette e velocipedi di ogni forma e grandezza, utilizzati per i più svariati scopi, saranno sempre più presenti nella nostra vita quotidiana. Sarà un bene, ma ci vorranno dei posteggi anche per loro (non ci risulta che questo tipo di mezzi sia stato considerato consapevolmente ed esplicitamente nelle proposte del PAB5). Una città ambiziosa, promotrice della qualità di vita e attenta alla salvaguardia dell’ambiente come lo è Bellinzona, non può farsi trovare impreparata: il futuro va costruito ora.

L’utilizzo quotidiano e diffuso della bicicletta che si vuole promuovere e sviluppare necessita di stalli di parcheggio adeguati e idonei anche negli immobili privati, dove la popolazione abita, lavora e fruisce dei più disparati servizi. Non sempre negli immobili, pensiamo in particolare alle nuove costruzioni, è previsto sufficiente spazio per garantire a tutti (proprietari e inquilini grandi e piccini, impiegati, liberi professionisti, utenti di varia natura, clienti, utenza di vari servizi, ecc.) di avere uno stile di vita basato sulla mobilità lenta, incentrato sugli spostamenti in bicicletta. È un problema di fondo che, se non risolto, potrebbe vanificare l’investimento pubblico. Questo aspetto dovrebbe assolutamente essere contemplato nelle norme di attuazione del Piano regolatore (NAPR), le quali – attualmente – all’articolo 53 dedicato ai *posteggi* considerano solo “veicoli” intesi come autovetture, fornendo parametri per calcolare il fabbisogno minimo di posteggi obbligatori da mettere a disposizione per ogni costruzione. Si definisce in modo vincolante il numero minimo di posteggi da costruire per le automobili, perché non farlo anche per i cicli?

¹ Interventi previsti presso:

- Giubiasco, stazione FFS (lato nord);
- Giubiasco, Piazza Grande;
- Monte Carasso, zona ex Convento;
- Bellinzona, in entrata al centro storico;
- Bellinzona, stadio;
- Bellinzona, comparto liceo / commercio
- Quartiere di Carasso
- Bellinzona, quartiere Gerretta
- Gnosca
- Gorduno

Al Municipio rivolgiamo le seguenti **domande**:

- 1) A che punto è la concezione, pianificazione e realizzazione di posteggi per cicli su tutto territorio comunale e in città, volti ad assicurare il raddoppio del numero di pendolari che fanno capo alla mobilità lenta (ma anche semplicemente a sostegno della promozione a lungo termine di una mobilità sana e lenta). Quanti posteggi (ubicazioni e numero di stalli), di che tipo, per quale categoria di cicli, sono previsti, dove e quando?
- 2) È pronto il Municipio a garantire lo spazio privato necessario alla mobilità lenta, mettendo mano alle norme di attuazione del Piano regolatore?

Ringraziando dell'attenzione, porgiamo i nostri migliori saluti,
Michele Egloff, per il gruppo Unità di sinistra