



Città di Lugano
Cancelleria comunale

Piazza della Riforma 1
6901 Lugano
Svizzera

t. +41 58 866 70 11
cancelleria@lugano.ch
www.lugano.ch

Risoluzione municipale
del 17 febbraio 2022

E-mail
Città di Lugano, C.P. 1670, 6901 Lugano

Onorevole Signor
Urs Lüchinger

Lugano, 18 febbraio 2022

Interrogazione no. 1252 - "Monopattini ed e-bike ad uso condiviso non giovano all'ambiente"

Onorevole Signor Lüchinger,

in riferimento alla sua interrogazione no. 1252 del 3 gennaio 2022 rispondiamo di seguito puntualmente alle domande poste.

1. *Ad oggi, quante sono le postazioni per e-bike condivise? Quante solo le e-bike a disposizione? Quante invece le bici "normali"? Quanti sono i monopattini pubblici condivisibili dalla cittadinanza?*

Attualmente il sistema di bike sharing Lugano è comprensivo di 32 stazioni; nelle prossime settimane verrà implementato di altre 5 stazioni.

Il sistema integrale, definito bike sharing Sottoceneri, nella sua totalità conta 106 stazioni e 740 biciclette (370 elettriche e 370 muscolari).

Il Municipio ha analizzato in passato la possibilità di dotare la Città di monopattini condivisi, si è ritenuto tuttavia che l'attuale fitta rete di bike sharing sia, per la realtà luganese, attualmente più che sufficiente per soddisfare una mobilità individuale e sostenibile. Inoltre, l'uso dei monopattini sarebbe maggiormente attrattivo nel centro cittadino e in zona pedonale, dove non è permesso il transito e ad ogni modo in potenziale conflitto con i pedoni. Per questo motivo non viene gestita nessuna postazione di monopattini elettrici o muscolari; quelli che si vedono girare nelle nostre strade sono tutti di proprietà privata ad utilizzo individuale.

2. *Il Municipio è al corrente dello studio ETHZ citato nel preambolo?*

Il Municipio è al corrente dello studio in oggetto e, con le dovute precauzioni legate alle diverse condizioni al contorno tra Lugano e Zurigo, ne terrà conto per le future decisioni legate alla mobilità elettrica condivisa.

Certamente il nuovo studio mette sotto una nuova luce il preconconcetto secondo cui la bicicletta è necessariamente "amica dell'ambiente", imponendo una valutazione più attenta dell'impatto di questa categoria di utenza; si impone un diverso approccio anche a livello di comunicazione da parte della Città, con la necessità di valutare con più attenzione il messaggio lanciato ai cittadini sulla tematica. Allo stesso tempo sarà necessario prestare attenzione agli eventuali riscontri allo studio in oggetto, in particolare ai risultati di sue estensioni o repliche in contesti diversi dalla città di Zurigo.



Si segnala un fattore messo in risalto da altri articoli di stampo scientifico internazionale, relativo alla sinergia tra sistemi di sharing e altre modalità di trasporto: la disponibilità di questi sistemi permette all'utente di compiere gli spostamenti sfruttando più mezzi (ad esempio casa-lavoro con una prima tratta in treno seguita dalla bicicletta condivisa), di fatto permettendo di percorrere grandi distanze e al contempo di raggiungere le proprie destinazioni in modo capillare. La presenza di sistemi di bike sharing deve quindi essere considerata anche nella sua funzione di promozione del trasporto pubblico come alternativa all'automobile per spostamenti di ampio raggio.

3. *Quale politica del trasporto con e-bike condivise intende sviluppare nel prossimo futuro? Non crede il Municipio che, sulla base di quanto acquisito con la ricerca, siano da incentivare di più le bici a trazione unicamente umana (pur consapevole che la morfologia del nostro territorio è fatta anche di dislivelli importanti)?*

Come già argomentato si ritiene, tenendo conto della diversa situazione tra Lugano e Zurigo (morfologica e di utenza), che l'impatto sull'ambiente dovuto alla presenza delle biciclette elettriche condivise sia più vicino a quello che si avrebbe in loro assenza, avvicinandosi alla parità (diverso discorso invece per quanto riguarda i monopattini elettrici, che danno invece un riscontro decisamente più negativo). Estendendo l'analisi delle bici oltre l'importante aspetto ambientale, si segnala un bilancio fortemente positivo nella salute psicofisica degli utenti che usano le bici (valido per le biciclette in generale e comprovato da numerose pubblicazioni scientifiche di stampo internazionale). La possibilità di muoversi comodamente in bici (e, nella nostra città, di poter affrontare le salite grazie alle bici elettriche) è una delle misure che permette di attenuare il traffico veicolare sulla rete; la loro eliminazione porterebbe ad un numero maggiore di auto in circolazione, a maggiori code e a maggiori tempi di percorrenza.

Si ribadisce inoltre che il parco bici nella rete bike sharing è composto dal 50% di biciclette di tipo muscolare e di conseguenza meno impattanti rispetto a quelle elettriche. Ciò, specialmente per i tragitti corti e/o pianeggianti, porta a minor impatto ambientale.

Complessivamente, quindi, non si ritiene necessario nel breve periodo modificare l'indirizzo di promozione alla mobilità elettrica e a quella condivisa assunto dalla Città.

4. *Come intende reagire ai risultati emersi da questo studio dell'ETHZ?*

Lo studio certamente riconferma la decisione (precedente alla sua pubblicazione) di non promuovere sistemi di condivisione di monopattini elettrici.

Dal punto di vista della differenza di impatto tra bici in condivisione elettriche o normali, una eventuale promozione dell'uno rispetto all'altro potrebbe essere influenzata nell'ambito di una modifica al sistema di tariffazione da parte della società che gestisce il parco veicoli, volta a favorire l'uso della bici muscolare per i piccoli spostamenti e di quella elettrica per le tratte più lunghe o pendenti (evitando cioè l'uso dei veicoli ad alto impatto ambientale per la micro-mobilità urbana); tale modifica andrebbe promossa dal gestore del sistema di bike sharing e sarebbe da coordinare nell'ambito dell'intero sistema (attivo in numerose città in Svizzera) e non solo per la città di Lugano.

Un'altro importante risultato dello studio, sicuramente più facilmente estensibile anche alla situazione luganese, è legato all'impatto nettamente inferiore delle biciclette private (muscolari o elettriche) rispetto alla loro controparte condivisa. La Città subsidia infatti l'acquisto di biciclette elettriche di proprietà, che come emerso dallo studio hanno un impatto ambientale favorevole.

In aggiunta la Città si è da tempo attivata con una modifica alle norme di PR (procedura in corso) per imporre la formazione di stalli per biciclette, favorendo quindi il loro acquisto e utilizzo da parte degli abitanti e dei lavoratori di Lugano. Idealmente, l'utenza potrà "provare" la semplicità (sempre più evidente) del muoversi in bicicletta (muscolare o elettrica) in città, per poi acquistarne una di proprietà con la possibilità di posteggiarla in sicurezza negli stalli privati realizzati per tutte le nuove edificazioni o nei sempre più numerosi archetti messi a disposizione dalla Città.

Voglia gradire, Onorevole Signor Lüchinger, l'espressione dei nostri migliori saluti.

Per il Municipio,

Il Sindaco

Michele Foletti



Segretario comunale

Robert Bregy

Copia per conoscenza:

Consiglio Comunale

Municipio

Pianificazione, ambiente e mobilità